

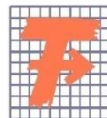
**TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA TEXTILNÍ**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

LIBEREC 2011

PAVEL HÁJEK

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
FAKULTA TEXTILNÍ



Studijní program: B3107 Textil
Studijní obor: 3107R007 Textilní marketing

**CHOVÁNÍ MOTOCYKLISTŮ PŘI VÝBĚRU A
POUŽÍVÁNÍ MOTOCYKLOVÉHO OBLEČENÍ**
**BEHAVIOR OF MOTORCYCLIST, IN THE
SELECTION AND USE MOTORCYCLE
CLOTHING**

Pavel Hájek

KHT-773

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Vladimír Bajzík, Ph.D.

Rozsah práce:

Počet stran textu...	44
Počet obrázků	4
Počet tabulek	5
Počet grafů.....	17
Počet stran příloh .	4

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavel HÁJEK**
Osobní číslo: **T07000173**
Studijní program: **B3107 Textil**
Studijní obor: **Textilní marketing**
Název tématu: **Chování motocyklistů při výběru a používání
motocyklového oblečení**
Zadávací katedra: **Katedra hodnocení textilií**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

- 1) Specifikujte motocyklové oblečení podle účelu použití
- 2) Vytvořte dotazníky pro internetový a přímý marketingový průzkum
- 3) Proveďte marketingový průzkum zaměřený na rozhodování zákazníků při výběru zboží internetovou formou a formou přímého dotazování
- 4) Vyhodnoťte a porovnejte výsledky obou forem marketingového průzkumu



Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

30 - 40 stran

Forma zpracování bakalářské práce:

tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

1] Foret M., Marketingový průzkum - Poznáváme svoje zákazníky, Computer press, 2009, ISBN: 978-80-251-2183-2

[2] Olšan M., Faus P., Marketingová Motoškola - Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu, Computer press, 2009, ISBN: 978-80-251-1952-5

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Vladimír Bajzík, Ph.D.

Katedra hodnocení textilií

Datum zadání bakalářské práce:

29. října 2010

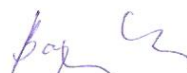
Termín odevzdání bakalářské práce:

2. května 2011



prof. RNDr. Aleš Linka, CSc.

děkan



Ing. Vladimír Bajzík, Ph.D.

vedoucí katedry

V Liberci dne 1. listopadu 2010

PROHLÁŠENÍ

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Datum: 13.5.2011

.....
podpis

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu práce ing. Vladimíru Bajzíkovi, Ph.D. za ochotu a vedení této bakalářské práce. Také děkuji respondentům za ochotu a čas strávený při vyplňování dotazníků. V neposlední řadě děkuji také všem, co mi byli oporou při studiu na vysoké škole a při zpracování bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřena na motocyklové oblečení a motocyklisty, kteří jej používají.

Je v ní popsáno, jak se chovají motocyklisté při výběru a používání motocyklového oblečení, které vlastnosti těchto produktů jsou pro ně důležité a jak jsou se svým stávajícím motocyklovým oblečením spokojeni.

KLÍČOVÁ SLOVA:

Motocyklové oblečení

Motocyklové doplňky

Chování motocyklistů

Bezpečí motocyklistů

Marketingový výzkum

ANNOTATION

This bachelor thesis is focused on motorcycle clothing and motorcyclists who use it.

It is described there in as motorcyclists behave in the selection and use of motorcycle clothing, which features such products are important to them and how they are with your current motorcycle clothing satisfaction.

KEY WORDS:

Motorcycle clothing

Motorcycle accessories

Behavior of motorcycle

Safety of motorcycle

Marketing research

OBSAH

1	Popis motocyklových kategorií.....	10
1.1	Kolo s pomocným motorkem	10
1.2	Moped	10
1.3	Skútr	10
1.4	Cestovní motocykl	11
1.5	Naháč	11
1.6	Enduro	11
1.7	Motokros	12
1.8	Supermoto	12
1.9	Cruiser	12
1.10	Chopper	13
1.11	Závodní silniční motocykl.....	13
1.12	Plochodrážní motocykl	13
1.13	Kaskadérský motocykl.....	13
2	Motocyklové oblečení	14
2.1	Používané materiály	14
2.1.1	Kůže	15
2.1.2	Textil	16
2.1.3	Funkční prádlo	17
2.2	Bezpečnostní prvky.....	17
2.2.1	Oděv	17
2.2.2	Motocyklová helma	19
2.2.3	Motocyklové rukavice	20
2.2.4	Motocyklové boty.....	21
2.2.5	Motocyklové chrániče.....	22
2.2.6	Reflexní prvky	23
2.3	Doplňky motocyklového oděvu.....	24
3	Marketingový Výzkum.....	25
3.1	Teorie marketingového výzkumu	25
3.1.1	Fáze marketingového výzkumu.....	25

3.1.2	Základní metody sběru dat	26
3.1.3	Zpracování a analýza údajů	28
3.1.4	Interpretace a prezentace výsledků průzkumu	28
4	Praktická část	29
4.1	Stanovení cíle výzkumu	29
4.2	Realizace marketingového výzkumu	29
4.2.1	Popis výzkumu	29
4.2.2	Elektronické dotazování	29
4.2.3	Písemné dotazování	31
4.3	Vyhodnocení otázek	32
4.4	Rozdíly mezi způsoby dotazování	49
5	Závěr	51
6	Seznam použité literatury	53
7	Seznam obrázků	54
8	Seznam tabulek	54
9	Seznam grafů	54
10	Seznam příloh	55
11	Přílohy	56

ÚVOD

Motocykly provází lidstvo už od konce 19. století. Od té doby tyto oblíbené dopravní prostředky zaznamenaly velký vývoj. Díky novým materiálům a technologiím dnes dosahují velmi vysokých výkonů a také vznikly jejich různé kategorie. Na základě těchto skutečností vznikla potřeba chránit motocyklistu před vlivem náporu vzduchu při jízdě, dále pak před vlivy počasí (déšť, teploty, vlhkost) a v neposlední řadě i při případném pádu nebo kolizi. Zároveň by motocyklový oděv měl poskytovat i určitou úroveň komfortu, neměl by bránit v pohybu a měl by chránit i před případnými vibracemi. K těmto účelům se používá několik speciálních materiálů pod obchodními názvy jako např. CORDURA, GORE-TEX, KEVLAR, které vylepšují vlastnosti těchto výrobků. V současné době se vyrábí mnoho různých ochranných oděvů a dalších částí motocyklového vybavení pro různé účely použití v několika motocyklových kategoriích.

Tato bakalářská práce se bude zabývat především motocyklovým oblečením napříč celým spektrem kategorií a kubatur. Bude zjištěno, zda motocyklisté používají speciální oblečení a jak jsou s ním případně spokojeni. Bude zjištěn také důvod, proč toto oblečení používají a nakupují, zda je k tomu vede ochrana jezdce, jeho pohodlí, nebo zda jsou případně motivováni něčím jiným (styl, účelovost, móda apod.).

Bude také zkoumán rozdíl mezi výsledky písemného dotazování a vyplněním internetového dotazníku. Výsledky budou porovnány a následně vyhodnoceny.

Tato práce bude vycházet z následujících hypotéz:

1) Motocyklisté si již začali uvědomovat potřebu použití motocyklového oblečení a také jej začali používat. I přesto jsou ale v této komunitě jedinci, kteří toto oblečení nepoužívají, avšak rádi by tuto situaci změnili.

2) Motocyklisté jsou poměrně dobře informováni o možnostech, které ohledně speciálního oblečení mají. Téma motocyklového oblečení motocyklisty zajímá a je pro ně velmi důležité. Uvědomují si význam tohoto oblečení zejména z hlediska bezpečnosti a komfortu.

3) Rozdíl ve výsledcích mezi dvěma způsoby provedení marketingového výzkumu nebude příliš markantní, bude však patrný v obtížnosti provedení výzkumů.

1 POPIS MOTOCYKLOVÝCH KATEGORIÍ

Motocykly se používají k několika účelům. Každý z nich vyžaduje jinou techniku, která je k tomuto účelu přizpůsobena. Bylo by například téměř nemožné nebo alespoň velmi nepříjemné projet motokrosovou trať na silničním sportovním motocyklu či případně cestovat na mopedu přes půl Evropy. Právě z těchto důvodů vznikly různé motocyklové kategorie, které odlišují motocykly podle účelu použití.

Zcela odlišnou kategorií motorových vozidel z hlediska naší legislativy jsou ATV (takzvané čtyřkolky). Na tato vozidla je potřebný řidičský průkaz kategorie B1 (pokud mají vyšší objem nežli 50 cm³ nebo jejich konstrukční rychlost převyšuje 45 km.h⁻¹). Tato bakalářská práce se tedy těmto dopravním prostředkům věnovat nebude.

1.1 Kolo s pomocným motorkem

Jde o jízdní kolo, které je vybaveno buď elektrickým, nebo spalovacím přídavným motorkem. Pro jízdu na tomto dopravním prostředku není zpravidla ani vyžadován řidičský průkaz.

Účel použití: jízdy na velmi krátké vzdálenosti

Obvyklý oděv: cyklistická přilba, cyklistické oblečení a obuv

1.2 Moped

Už podle názvu, který je zkratkou slovního spojení „motor s pedály“, lze pochopit, že jde o kombinaci jízdního kola s motocyklem. Motor je o objemu maximálně 50 cm³ a je jednomístný (dnes existují i dvoumístné verze). Rám je pevnější než u kol s pomocným motorkem, kola jsou odpružená.

Účel použití: Krátké cesty

Oděv: Motocyklová přilba otevřená, brýle, případně štít

1.3 Skútr

Skútr je konstruován především pro pojíždění ve městech. Je charakteristický malým průměrem kol, podlázkou pod nohy, kapotáží bez horní části rámu pro pohodlné nastupování. I způsob sezení na skútru je jiný, nesedí se na něm totiž obkročmo, nohy

zůstávají u sebe. Skútry se vyrábějí v různých výkonových verzích a kubaturách. Dnes jsou k dostání také v elektrickém provedení.

Účel použití: Jízda po městě

Oděv: Motocyklová přilba (otevřená), brýle případně štít, rukavice, na silnějších verzích a na delší cesty obvykle textilní cestovní motocyklový oděv s protektory. Po městě lze na skútru jezdit i v běžném oděvu díky dobrému kapotování.

1.4 Cestovní motocykl

Jde o motocykl velký a pohodlný, dají se na něm jet i dlouhé cesty. Má proto uzpůsobené široké sedlo, velký objem nádrže pro dlouhý dojezd a často i velkou kapotáž pro ochranu před nápoem vzduchu. Lze k němu připojit i několik speciálních uzamykatelných kufrů pro převoz zavazadel.

Účel použití: Cestování na dlouhé vzdálenosti

Oděv: Motocyklová přilba uzavřená (integrální), rukavice, cestovní motocyklová obuv, textilní cestovní motocyklový oděv s protektory, případně kožená kombinéza s protektory. Za deště se při cestování přes motocyklový oděv oblékne jednodílný nepromokavý oděv.

1.5 Naháč

Jak název napovídá, jde o motocykl, který není kapotovaný. Někdy mívá pouze malý štítek, posez je obvykle vzpřímený a pohodlný i k cestování. Tyto motocykly mají poměrně výkonné motory, které se používají i ve sportovních verzích.

Účel použití: Cestování a částečně sportovní jízda

Oděv: Motocyklová přilba uzavřená (integrální), rukavice, cestovní nebo sportovní motocyklová obuv, textilní cestovní motocyklový oděv s protektory případně kožená kombinéza s protektory.

1.6 Enduro

Motocykl, který je univerzální a měl by zvládnout jízdu po všech typech terénu. Je stavěný na výdrž. Typické závody na těchto motocyklech bývají velice náročné a trvají obvykle šest dní (International Six Days Enduro).

Účel použití: sportovní jízda upravenými i neupravenými terény

Oděv: Motokrosová přilba, motokrosově brýle, motokrosově rukavice, chránič hrudníku, zad, ramen a paží, chránič kolen a holení, chránič loktů, ledvinový pás, motokrosově kalhoty a dres, motokrosově boty.

1.7 Motokros

U této kategorie se můžeme také setkat se zkratkou MX (moto-cross) a posláním motocyklu je jízda v terénu. Stroj není vybaven pro provoz na pozemních komunikacích, slouží k jízdě po speciálním motokrosovém okruhu. Rozlišují se amatérské a závodní stroje.

Účel použití: sportovní jízda na uzavřeném okruhu v náročném terénu

Oděv: Motokrosová přilba, motokrosově brýle, motokrosově rukavice, chránič hrudníku, zad, ramen a paží, chránič kolen a holení, chránič loktů, ledvinový pás, motokrosově kalhoty a dres, motokrosově boty.

1.8 Supermoto

Jedná se o motokrosový stroj se silničními koly a přizpůsobenými brzdami, který slouží k jízdě po speciálním okruhu, který má 70% asfaltového a 30% nezpevněného povrchu. Jak je patrné z obrázku č. 1, zatáčky se často projíždějí smykem a jezdec se při tomto manévru opírá nohou o zem z důvodu lepší kontroly trakce motocyklu, je tedy nutné používat speciální obuv podobnou motokrosově avšak s výměnnými podrážkami.

Účel použití: sportovní jízda na speciálním smíšeném uzavřeném okruhu

Oděv: Motokrosová přilba, motokrosově brýle, motokrosově rukavice, jednoduchá kožená kombinéza s protektory, speciální supermoto boty s výměnnými podrážkami.

1.9 Cruiser

Velkoobjemový mohutný motocykl v retro stylu, stejně velká kola vpředu i vzadu, typický je vzduchem chlazeným dvouválcovým motorem. Je to velmi pohodlný stroj určený i k delším cestám se spolujezdcem.

Účel použití: Cestování na dlouhé vzdálenosti

Oděv: Motocyklová přilba uzavřená, rukavice, kožená bunda s protektory, kožené kalhoty s protektory, kožené cestovní boty, případně i šátek kolem krku

1.10 Chopper

Vychází z cruiseru, avšak důležitější nežli výkon je vzhled. Typické pro tyto motocykly jsou vysoká, nebo naopak rovná nízká řídítka a často také stupačky posunuté daleko nahoru, dopředu a do stran s přepákováním pedálů brzdy a páky řazení.

Účel použití: Cestování na dlouhé vzdálenosti

Oděv: Motocyklová přilba uzavřená, rukavice, kožená bunda s protektory, kožené kalhoty s protektory, kožené cestovní boty, případně i šátek kolem krku

1.11 Závodní silniční motocykl

Skutečný závodní silniční motocykl jezdí pouze po uzavřených okruzích, není vybaven pro provoz na pozemních komunikacích pro maximální odlehčení, je velmi aerodynamický a velmi rychlý. Velkých rychlostí, kterých dosahuje, je nutné také zohlednit při volbě a konstrukci správného motocyklového oděvu.

Účel použití: Závody na uzavřených silničních okruzích

Oděv: Motocyklová přilba uzavřená, kukla, rukavice, kožená kombinéza s protektory, sportovní boty.

1.12 Plochodrážní motocykl

Speciální motocykl pro závody na ploché dráze, jejíž povrch je buď škvárový, pískový, travnatý nebo ledový. Jezdí se smykem (kromě ledové dráhy) v levotočivých zatáčkách. Motocykl nemá brzdy a zpravidla ani více převodových stupňů.

Účel použití: Závody na uzavřených okruzích

Oděv: Motokrosová přilba, motokrosová brýle, motokrosová rukavice, chránič hrudníku, zad, ramen a paží, chránič kolen a holení, chránič loktů, ledvinový pás, motokrosová kalhoty a dres, motokrosová boty, na ledovou plochou dráhu bývají boty z důvodu potřeby hrotů upraveny pro vyšší bezpečnost jezdce.

1.13 Kaskadérský motocykl

Ve většině případů jde o upravený a odstrojený silniční motocykl, maximálně odlehčený, dovybavený pro extrémní kaskadérské jízdní úkony. Bývá upraveno sání oleje

pro jízdu po zadním kole, přidáno ovládání zadní brzdy na řídítka, doplněna hrazda na zadní část motocyklu apod.

Účel použití: Kaskadérská jízda na motocyklu

Oděv: Motocyklová přilba uzavřená, kukla, rukavice, kožená kombinéza s protektory, sportovní boty často doplněny o kovové díly na podrážce pro klouzání po povrchu dráhy.

2 MOTOCYKLOVÉ OBLEČENÍ

Z výše uvedených údajů vyplývá, že motocyklové oblečení je poměrně rozmanité co do způsobu použití. Tím pádem se liší i technologie jejich výroby, použité materiály a v neposlední řadě i nároky na bezpečnost a komfort, který poskytují. Na některé kategorie motocyklů (například mopedy a skútry) ani není nutné používat speciální motocyklové oblečení z důvodu buď jejich nízké rychlosti nebo velice dobrého kapotování, které jezdce poměrně dobře ochrání před vlivem proudícího vzduchu a počasí. I přes tento fakt je však i na těchto kategoriích motocyklů použití speciálního oblečení doporučováno zejména z důvodu bezpečnosti. Například chránič páteře a ledvinový pás lze použít pro všechny kategorie. Zásadní vliv na bezpečnost motocyklového oblečení a bezpečnostních doplňků má však i zvolení jeho správné velikosti. Některé bezpečnostní prvky jsou při jízdě na všech kategoriích motocyklů nařízeny zákonem. V našich podmínkách se jedná především o motocyklovou přilbu, která musí být homologována a v legislativě je také myšleno na ochranu zraku jezdce, kterou lze považovat za nezbytnou.

2.1 Používané materiály

Pokud budeme vycházet ze základního rozdělení motocyklových kategorií na silniční a enduro/cross, můžeme říci, že pro silniční použití lze použít kůži i textil, pro kategorii enduro/cross jednoznačně převládá motocyklové oblečení vyrobené z textilu (pomineme-li použití kůže na rukavice a obuv).

Velmi častou otázkou, kterou si motocyklisté jezdící po silnicích kladou je tedy zvolení vhodného materiálu, ze kterého bude jejich oblečení vyrobeno – textil nebo kůže? Na tuto otázku, která plní snad všechna motocyklová internetová fóra, neexistuje jednoznačná odpověď. Pochopitelně je důležitý účel použití motocyklové oblečení, zda se v něm bude cestovat nebo zda se v něm bude provozovat převážně sportovní jízda.

2.1.1 Kůže

Pro tyto účely se používá převážně hovězí useň, někdy i kozinka a klokaní useň (například na rukavice vyšší třídy pro zachování potřebného citu v ruce, ale i kombinézy).

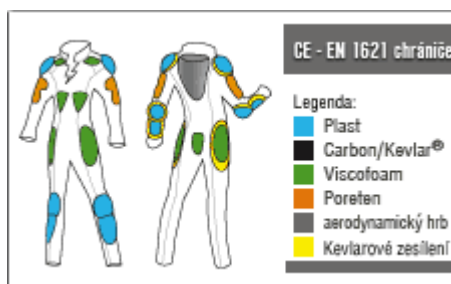
Kožené motocyklové oblečení by mělo velmi dobře přiléhat, zvláště v místech, která jsou opatřena chrániči. Je nutné tedy vybrat spíše těsnější oblečení, které se po několika použitích přizpůsobí – kůže se vytáhne. Nejtěsnější jsou pak kombinézy, neměly by však jezdce při jízdě omezovat v pohybu. Na obrázku č. 1 je motocyklová kombinéza výrobce PSÍ Hubík RACING FORCE se znázorněním použitých chráničů.

Výhody

- vysoká odolnost proti prodření při pádu
- pohodlnější při vysokých rychlostech
- stylový vzhled

Nevýhody

- vyšší hmotnost
- náročnější údržba
- horší odvod potu od těla



Obrázek 1: Motocyklová kombinéza PSI RACING FORCE

2.1.2 Textil

Nejčastěji jsou použity tkaniny z chemických vláken, zejména pak polyester, para-aramidová vlákna (např. KEVLAR) a polyamid (např. CORDURA). Velmi často jsou na textilní oblečení pro motocyklisty použity i membrány, které zajišťují potřebný komfort. V případě textilního motocyklového oblečení je také nutné vybrat těsný oděv, avšak na rozdíl od koženého je potřeba počítat s tím, že se textil nepřizpůsobí. Na obrázku č. 2 je zobrazena motocyklová bunda 4SR RTX 01, která lze sepnout např. i s motocyklovými kalhotami 4SR JEANS, které jsou vyobrazeny na obrázku č.3.

Výhody

- zpravidla nepromokavé
- lehké
- lépe přizpůsobené k použití za chladnějšího počasí
- lepší odvod potu od těla
- lepší pohyblivost

Nevýhody

- horší ochrana proti prodření
- nepohodlný při vyšších rychlostech



Obrázek 2: Motocyklová textilní bunda 4SR RTX 01

2.1.3 Funkční prádlo

Úplně samostatnou kategorií je v tomto případě funkční prádlo označované někdy také jako termoprádlo. To má za úkol zajistit odvod potu od pokožky a udržet ji tak v suchu. Tato vlastnost vyplývá z konstrukce použitých vláken.

Používání funkčního prádla pro motocyklisty je velmi vhodné. Při jízdě bývá obvykle pot odváděn velmi dobře, avšak při zastavení (v závislosti na okolních klimatických podmínkách) na tělo motocyklisty nepůsobí nápor vzduchu a jezdec se začíná potit, což vede k diskomfortu. Při následovné jízdě začne být tělo motocyklisty opět ochlazováno okolním vzduchem a následuje opět pocit diskomfortu. Při dostatečném odvodu potu od těla, lze tyto efekty poměrně účinně eliminovat.

2.2 Bezpečnostní prvky

Jízda na motocyklu je poměrně riziková. Motocyklista totiž není chráněn karosérií, stroje bývají zpravidla silné a tím pádem rychlé. Nezanedbatelný vliv na zvýšený vliv rizika jízdy na motocyklu má i špatný stav komunikací. Nejvíce patrné to bývá v jarním období, kdy leží na silnicích zbytky posypového materiálu a pokud je tomu tak například v zatáčce, hrozí velké riziko pádu vlivem ztráty adheze pneumatiky s vozovkou. K pádu však může dojít i díky chladnému počasí, kdy se pneumatiky nestačí dostatečně zahřát a také dochází ke ztrátě přilnavosti. Velkým rizikem jsou také různé olejové skvrny, které se někdy na vozovce vyskytnou. Pokud dojde v provozu na pozemních komunikacích ke střetu motocyklisty s automobilem, bývají následky ve většině případů velmi vážné. Částečně je však lze eliminovat bezpečnostními prvky, které chrání určité části těla. Důležitým bezpečnostním prvkem také je, aby byl motocyklista dobře vidět. Z tohoto důvodu jsou velmi často používány různé reflexní prvky. Někteří motocyklisté však považují za jeden z bezpečnostních prvků i hlučný výfuk. Tvrdí, že tak nejsou pouze vidět, ale i slyšet. Tento názor je však velmi kontroverzní a je v rozporu se Silničním zákonem.

2.2.1 Oděv

Oděv jako takový je jedním z bezpečnostních prvků. Při pádu má za úkol zejména chránit proti odření. Při jízdě bez speciálního oděvu obvykle dochází ke zraněním i při velmi nízkých rychlostech, navíc jízda při vyšších rychlostech je velice nekomfortní. Oděv bývá téměř vždy vybaven chrániči, které jsou vyměnitelné, proto budou tyto chrániče

považovány za samostatný bezpečnostní prvek stejně jako například reflexní prvky. Pokud je oděv dvoudílný (kalhoty + bunda), bývá téměř vždy vybaven k tomu, aby šly tyto díly k sobě připojit. Je však nutné, aby byly tyto díly vyrobeny jedním výrobcem (každý výrobce používá svůj systém).

Součástí sportovní motocyklové kombinézy bývají velice často vnější vyměnitelné kolenní chrániče (tzv. slidery), které slouží ke dvěma účelům. V první řadě zabráňují při extrémních náklonech motocyklu prodření kombinézy a v druhé řadě slouží jezdcovi k lepší kontrole náklonu motocyklu v zatáčce. Při jízdě na povrchu s menší adhezí jsou používány slidery vyšší, ke kontaktu s vozovkou tedy dojde při menším úhlu náklonu motocyklu.

Motocyklový oděv je při chůzi velmi nepraktický a nepohodlný, navíc jeho vzhled obvykle není příliš vhodný pro řešení a zajišťování běžných každodenních záležitostí, proto několik firem vyrábí kalhoty běžného vzhledu (Kevlar jeans), které však mají výstelky z aramidových vláken proti prodření a integrované chrániče kolen. Poskytují sice o něco menší míru ochrany jezdce, avšak pro běžné bezpečné popojíždění například po městě, obvykle stačí. Na obrázku č. 3 jsou 4SR JEANS od výrobce For Street Racing.



Obrázek 3: Motocyklové kalhoty 4SR JEANS

V současné době jsou také testovány a vyvíjeny airbagy, které jsou umístěny buď v motocyklové bundě, nebo jsou součástí motocyklové kombinézy (obr. č. 4). Chrání zejména krční páteř, ramena a klíční kosti. Zpočátku byly tyto systémy spouštěny prostřednictvím změny polohy jezdce vůči motocyklu, nyní jsou však vyvíjeny systémy, které reagují na změny prostřednictvím elektroniky pomocí akcelerometrů a gyroskopů a jsou tedy zcela nezávislé na motocyklu.



Obrázek 4: Ukázka testování produktu Dainese D-Air Racing

Rozdělení

Dle materiálu

- kožený
- textilní
- kombinovaný

Dle pokrytí těla

- jednodílná kombinéza
- dvoudílná kombinéza
- kalhoty
- bunda

2.2.2 Motocyklová helma

Bývá právem považována za nejdůležitější součást motocyklové výbavy, měla by tedy být pokud možno co nejkvalitnější. Její používání na pozemních komunikacích je v České Republice povinné. Motocyklová přilba musí být homologovaná. Dalším důležitým parametrem je hmotnost – čím je helma lehčí, tím je komfortnější a hmotnost má vliv i na bezpečnost jezdce. Moderní přilby mají vyjímatelnou textilní vnitřní část, která se díky tomu dá velmi snadno udržovat. Na helmě bývají často reflexní prvky pro zvýšení bezpečnosti.

Rozdělení

Podle typu

- integrální
- enduro/cross
- jet-helmy

Podle velikosti

- přilby se vyrábějí ve standardních velikostech – viz Tabulka č. 1

Tabulka 1: Velikosti motocyklových přileb

Písmenné označení	Obvod hlavy [cm]
XXS	51 - 52
XS	53 – 54
S	55 – 56
M	57 – 58
L	59 – 60
XL	61 – 62
XXL	63 – 64
XXXL	65 - 68

- velmi důležité je správné zvolení velikosti k dosažení komfortu a bezpečnosti

Podle materiálu

- vstříkovaná z termoplastu
- laminovaná ze skelných vláken
- laminovaná z uhlíkových vláken

2.2.3 Motocyklové rukavice

Dalším velice důležitým bezpečnostním prvkem jsou bezesporu motocyklové rukavice. Pokud totiž dojde k pádu, motocyklista má reflexivní tendenci padat na ruce a chránit si tak tělo a hlavu. I u rukavic platí, že zvolení správné velikosti má značný vliv na komfort a bezpečnost jezdce. Velmi důležité je, aby byl zachován cit v ruce pro správnou obsluhu brzdy, spojky a plynu. Z toho plyne, že by rukavice neměly být ze strany dlaní příliš silné. Rukavice mají velmi často chrániče kloubů z KEVLARU, někdy mají stejným

způsobem chráněné i dlaně. Dalšími nejčastěji používanými materiály jsou kůže (klokání nebo hovězí useň), textil (například CORDURA), výjimkou nejsou ani rukavice opatřené membránami pro jejich nepromokavost. Velmi často bývají vybaveny i reflexními prvky.

Rozdělení

Podle použití

- sportovní
- cestovní
- motokrosově/enduro

Podle pohlaví

- pánské
- dámské
- unisex

Podle ročního období použití

- letní
- zimní

2.2.4 Motocyklové boty

Motocyklové boty jsou dalším, neméně významným bezpečnostním prvkem vybavení motocyklového jezdce.

Motocyklová obuv by neměla jezdcovi bránit v ovládnutí brzdy zadního kola a také by měla umožnit přesné a pohodlné řazení rychlostních stupňů. Důležitou vlastností je zejména u cestovních a enduro/cross bot nepromokavost. Boty někdy bývají vybaveny membránou a téměř vždy jsou na nich umístěny reflexní prvky.

Velice důležitá je pevná obuv zejména v kategorii enduro/cross a také supermoto. Je tomu tak především proto, že při jízdě je v těchto kategoriích oproti ostatním naprosto běžný kontakt jezdcovy nohy s povrchem, po kterém se pohybuje. Boty jsou tedy v těchto případech obvykle vyšší a pevnější a často mají i vyztuženou špičku. Některé typy enduro/cross obuvi a také všechny boty kategorie supermoto mají snadno vyměnitelné podrážky.

U motocyklů, které jsou určeny především pro jízdu na silnicích, boty slouží jako ochrana při pádu, při běžné jízdě by nemělo docházet ke kontaktu jezdcovy boty s vozovkou.

Rozdělení

Podle použití

- sportovní
- cestovní
- enduro/cross
- supermoto

Podle pohlaví

- pánské
- dámské
- unisex

2.2.5 Motocyklové chrániče

Existuje několik různých forem motocyklových chráničů. Nejčastěji bývají chráněna ramena, lokty, předloktí, kolena, oblast kyčlí a páteře. Obvykle se vkládají do motocyklového oblečení, které bývá téměř vždy připraveno pro jejich vložení. Některé motocyklové oblečení má již tyto chrániče vloženy, díky jejich vyměnitelnosti si je však uživatel v případě potřeby může pohodlně a snadno vyměnit za jiné. Pro enduro/cross kategorii bývá používána soustava chráničů, která bývá vzájemně spojena pružnými pásky. Této soustavě pak dominuje svou velikostí především hrudní chránič.

Motocyklové chrániče bývají velmi často nazývány jako CE chrániče. V Evropě totiž existují dva standardy týkající se ochranného oděvu motocyklisty proti mechanickým nárazům. Jedná se o normy EN 1621-1:1997 (k ochraně ramen, loktů a předloktí, kyčlí, kolen a oblast bérců) a EN 1621-2:2003 (definuje dvě úrovně výkonu pro CE chrániče zad). Hodnotí se přenos síly přes chránič.

V současné době jsou vyvíjeny také ochranné prvky krční páteře, ale prozatím nejsou příliš rozšířené.

Rozdělení

Podle provedení

- samostatné chrániče pro upnutí nad nebo pod oblečení
- chrániče vložené do oblečení
- soustava chráničů spojených k sobě (brnění)

Podle použitého materiálu

- pěnové (molitan)
- pěnové (paměťová pěna – viskoelastický materiál)
- pevné chrániče (plastové s pěnou uvnitř)

2.2.6 Reflexní prvky

Tyto prvky mají za úkol zejména zviditelnit motocyklistu pro ostatní účastníky silničního provozu. Umísťují se buď přímo na motocykl (proužky na ráfky kol, samolepky na kapotáž motocyklu), na helmu, nebo na oděv motocyklisty.

Reflexní materiály mohou fungovat na dvou principech:

- skleněné kuličky
- mikroprizmata (až 3x účinnější)

Reflexní vesta

Jedná se o vestu, která má buď výrazně žlutou nebo oranžovou barvu a má našité reflexní pásy a navléká se na svrchní motocyklové oblečení. Pro použití na motocyklu je zapotřebí kvalitnějších vest z důvodu vyšších rychlostí při použití. Ty méně kvalitní zpravidla nevydrží nápor vzduchu při jízdě a zhoršené meteorologické podmínky.

Reflexní motocyklová bunda

Motocyklová bunda, která má buď výrazně žlutou nebo oranžovou barvu a má našité reflexní pásy. V současné době není příliš výrobců tohoto zboží.

Pás přes rameno a boky

Jedná se o pás, který je vyroben ze žlutého reflexního materiálu, který se nosí na svrchním oblečení. Je velmi skladný, ale není tak účinný jako reflexní vesta.

Reflexní pásy na rukáv

Reflexní pásek s Velcro uzavíráním, který se upevňuje na rukáv nebo stehna. Není příliš výrazný, je však velmi skladný a používá se zejména při mírně snížené viditelnosti.

Reflexní samolepící folie

Nenápadná ve dne, v noci je však velice výrazná. Je nutné použít folie, které jsou přizpůsobeny pro použití na vozidlech z důvodu odolnosti proti náporu vzduchu a povětrnostním podmínkám. Lze pokrýt i velké plochy, avšak musí být pevné.

2.3 Doplnky motocyklového oděvu

Při jízdě na motocyklu bývají kromě základního vybavení používány i různé doplňky k motocyklovému oblečení, které mají za úkol zvýšit bezpečnost či komfort jezdce. Někdy mají také za úkol dotvářet image jezdce – tedy jej zařadit do nějaké skupiny či kategorie.

Nepromokavé návleky

Návleky z nepromokavého materiálu, které mají za úkol ochránit jezdce a jeho oblečení od působení vody vlivem deště nebo vody pocházející od okolního provozu na pozemních komunikacích. Většinou bývají vyrobeny z polyamidu, někdy bývají vybaveny i polyesterovou podšívkou. Vždy bývají vybaveny reflexními prvky.

Vyrábí se v různých formách:

- jednodílná kombinéza
- kalhoty
- bunda
- návleky na rukavice
- návleky na obuv
- pláštěnka na skútr
- návleky na řídítka

Kukla

Kukla chrání jezdce zejména před povětrnostními vlivy, jako jsou nápor vzduchu, teplota, ale i vlhkost (déšť). Bývá také často používána z hygienických důvodů, protože vnitřek helmy pak neobsahuje vlasy a jiné nečistoty související s použitím přílby. Velikost otvoru pro oči může být značně rozdílná, někdy bývá také otevřená pro celou oblast obličeje. Některé výrobky bývají také přizpůsobeny pro nošení brýlí.

Šátek

Na některých kategoriích motocyklů jezdí motocyklisté se šátky, které doplňují image jezdce. Velmi často bývají používány místo kukly tak, že se převáží přes obličej. Často bývají také nošeny na krku. Zpravidla jsou použity typické motocyklové motivy.

Ledvinový pás

Slouží k ochraně bederní oblasti před vlivy okolního prostředí, zejména povětrnostními podmínkami. Při použití jednoduchého nebo sepnutého oblečení většinou pozbývá smyslu. Někdy jeho činnost supluje páteřový chránič.

3 MARKETINGOVÝ VÝZKUM

3.1 Teorie marketingového výzkumu

Marketingový výzkum lze chápat jako všechny aktivity, které souvisí se všemi vztahy na trhu, jevy a vlivy marketingových nástrojů. Konkrétně se zkoumá převážně trh, chování zákazníka, ceny, výroby, distribuční cesty a marketingová komunikace.

V souvislosti s vývojem marketingu bylo zapotřebí zjišťovat potřeby zákazníka, zejména pak co vlastně zákazník chce, za jakou cenu je ochoten výrobek koupit a co jej může o koupi přesvědčit. Důvodem je tedy snížení podnikatelského rizika prostřednictvím předpovědi chování zákazníků. V některých případech není marketingový výzkum nutný, pokud jsou k dispozici údaje ze stávajícího systému, pokud ale taková možnost není, přistupuje se obvykle k marketingovému výzkumu.

3.1.1 Fáze marketingového výzkumu

Marketingový výzkum lze rozdělit na 4 základní fáze:

1. Definování problému a vymezení cílů výzkumu

Tento krok bývá považován za nejdůležitější fázi marketingového výzkumu. Nejprve je potřeba vyjasnit to, co je předmětem výzkumu a co má výzkum přinést.

2. Příprava projektu výzkumu a návrh metodiky

Určí se velikost zkoumaného vzorku, metody a techniky výzkumu. Poté se určí způsob zpracování informací. Může být zároveň určena i cena výzkumu.

3. Realizace výzkumu a statistické zpracování dat

Sběr primárních informací prostřednictvím předem zvoleného způsobu.

4. Vypracování zprávy a závěrečné hodnocení

Jde o zpracování následnou prezentaci závěrečné zprávy, která kromě popisu marketingového průzkumu obsahuje shrnutí základních poznatků výzkumu a následné doporučení řešení zkoumaného problému.

3.1.2 Základní metody sběru dat

Základními metodami sběru dat jsou pozorování, dotazování a experiment.

Pozorování

Primární data jsou získávána záměrným, plánovitým a cílevědomým sledováním určité skupiny lidí nebo situací. Nevyžaduje přímý kontakt se zkoumaným subjektem. Lze používat různé technické prostředky a přístroje. Probíhá buď zjevně či skrytě. Může probíhat buď standardizovanou, nebo nestandardizovanou formou (volnost pozorovatele, je pouze určen objekt).

Dotazování

Primární data jsou zjišťována prostřednictvím dotazování pomocí dotazníků či pohovorů. Může probíhat formou vyčerpávajícího šetření, kdy jsou dotazovány všechny jednotky základního souboru, nebo výběrové šetření, kdy jsou data zjišťována pouze od části jednotek základního souboru, pak se usuzuje z této části na celek souboru.

Je k dispozici několik možností výběrových šetření:

- Anketa – dotazování osob vybraných bez objektivních výběrových hledisek
- Řetězový výběr – další dotazování jsou vybírání na základě doporučení prvního
- Úsudkový výběr – výběr na základě úsudku, že jde o jednotky typické pro základní soubor
- Kvótní výběr – skupina jednotek vybraná ze základního souboru tvoří zmenšený model základního souboru
- Panel – totožný vzorek respondentů bývá periodicky šetřen zvolenou technikou dotazování, používá se ke sledování změn v průběhu času

Techniky dotazování mají své klady a zápory:

- Písemné dotazování
 - + lze provádět s geograficky širokým souborem

- + dotazovaný má dostatek času
- + lze očekávat větší upřímnost
- + organizačně nenáročné
- + levné
- zdlouhavé
- omezená délka dotazníku a možnost formulace otázek
- za adresáta může odpovědět někdo jiný
- Osobní dotazování
 - + krátký čas šetření
 - + lze získat informace i pozorováním
 - + přesnější dodržení struktury dodržení výběru
 - riziko chyb tazatele
 - možné zábrany respondentů
 - při geograficky širokém souboru jsou vyšší náklady
- Telefonické dotazování
 - + snadný a rychlý kontakt širokého výběru
 - + možnost opakovaného dotazu
 - + efektivita
 - omezení pouze na účastníky telefonní sítě
 - nelze použít názorné prostředky
 - nutnost rychlého tážení
- Elektronické dotazování
 - + levné
 - + rychlé
 - + snadné zpracování
 - + lze provádět s geograficky širokým souborem
 - + dotazovaný má dostatek času
 - omezení pouze na účastníky internetu

Experiment

Jsou posuzovány vlivy za různých podmínek na určitém segmentu. Může probíhat v laboratorních podmínkách nebo jako terénní experiment v přirozeném prostředí.

3.1.3 Zpracování a analýza údajů

Shromážděná data je nutné upravit tak, aby byla pro výzkum relevantní. V tomto smyslu jsou zapotřebí zejména tyto kroky:

- odstranění zjevně nesprávných dat
- doplnění chybějících informací
- prověření úplnosti a přesnosti dat

Následně je nutné data technicky zpracovat do přijatelné formy a poté vytvořit grafy a tabulky, které lze prezentovat.

3.1.4 Interpretace a prezentace výsledků průzkumu

Samotná data by bez interpretace neměla žádný význam. Je tedy potřebná k tomu, aby byl výsledek snadno pochopitelný a vysvětlitelný. Při interpretaci je nutná objektivita, je potřeba rozlišit mezi fakty a míněním. Završuje ji zobecnění výsledků a případně i vyvození závěrů a návrh doporučení řešení zkoumaných problémů.

Prezentace výsledků může být písemná, nebo ústní.

4 PRAKTICKÁ ČÁST

4.1 Stanovení cíle výzkumu

Cílem tohoto výzkumu bylo zjistit odpověď na tyto otázky:

- používají motocyklisté motocyklové oblečení?
- jak motocyklistům jejich stávající motocyklové oblečení vyhovuje?
- kde berou informace o zboží při nákupu motocyklového oblečení?
- co je pro motocyklisty důležité při výběru motocyklového oblečení?

4.2 Realizace marketingového výzkumu

4.2.1 Popis výzkumu

Výzkum byl realizován jako primární, kvantitativní, který se počtem respondentů spíše blížil kvalitativnímu. Zdrojem primárních údajů byli respondenti z řad motocyklistů, výzkum byl tedy silně cílený, nebyli oslovováni lidé mimo motocyklovou komunitu. Lze tedy konstatovat, že šlo o úsudkový výběr respondentů, kdy jsou dotazovaní vybíráni na základě úsudku, že jde o typické jednotky pro základní soubor.

Tento výzkum prošel z hlediska aplikace přes tři typy:

- **Výzkum trhu** – analýza trhu a jeho charakteristik
- **Výrobní výzkum** – byl zastoupen největší mírou, byly zkoumány charakteristiky výrobků, tedy zda jsou zákazníci s výrobky spokojeni
- **Výzkum propagace** – okrajově byla zkoumána propagace, zejména pak jaké značky si respondenti pamatují a kde berou informace o výrobcích

Hlavním účelem tohoto marketingového výzkumu byla deskripce, tedy popis stavu chování motocyklistů při výběru a používání motocyklového oblečení. Dalším účelem byla explanace, kde jde o vysvětlení příčin procesů a jevů a měření efektů. Predikce se tento výzkum dotkl pouze okrajově.

K dosažení cíle marketingového výzkumu byly zvoleny dvě formy dotazování:

4.2.2 Elektronické dotazování

První formou, která byla k tomuto účelu zvolena, byl výzkum prostřednictvím internetu. Realizován byl prostřednictvím internetového serveru www.vyplnto.cz, kde byl

dotazník vytvořen a poté i vyvěšen. Dobrou vlastností tohoto serveru je to, že před registrací nového uživatele je nutné, aby tento zájemce o službu minimálně 1 hodinu vyplňoval dotazníky ostatních. Při této činnosti udělá službu ostatním tím, že vyplní jejich dotazníky a navíc se ještě může inspirovat z prací dalších uživatelů a poučit se z jejich případných chyb. Server www.vyplnto.cz navíc umísťuje odkazy dotazníky na své partnerské weby, což zvyšuje pravděpodobnost, že dotazník někdo vyplní. Pro zvýšení počtu respondentů byl navíc odkaz na tento dotazník umístěn i na fóru serveru www.motorkari.cz, jehož uživatelé tvoří cílovou skupinu respondentů s žádostí o jeho vyplnění.

Data výzkumu

Termín šetření:	09. 03. 2011 - 20. 03. 2011
Délka výzkumu:	168 hod
Počet respondentů:	237 (1 vyřazen)
Vypovídací hodnota dle	
Vyplnto.cz:	velmi dobrá
Počet otázek:	22
Použité ochrany:	unikátní IP adresa
Zobrazení otázek:	celý dotazník najednou
Návratnost dotazníků:	86,7%
Průměrná doba vyplňování	294s

Zdroje respondentů

motorkari.cz	75,9%
<i>nezjištěno</i>	16,1%
facebook.com	2,4%
google.cz	1,7%
vyplnto.cz	1,5%

Zdroje, které nebyly zjištěny, mohly pocházet například předáváním odkazů uvnitř komunity prostřednictvím emailové korespondence nebo také například pomocí Instant Messengerů (ICQ, Skype, Jabber apod.).

Forma výsledků výzkumu

Server www.vyplnto.cz po dokončení výzkumu automaticky zpracuje výsledky výzkumu do dvou podob:

- tabulky s četností odpovědí a jejich procentuálním vyjádřením s možností filtrace
- grafy

Dále jsou k dispozici i surová data ve formátu .xls pro zpracování v tabulkovém procesoru (MS Excel, OpenOffice.org Calc apod.).

4.2.3 Písemné dotazování

Druhou metodou, která byla pro tento výzkum zvolena, je metoda písemného dotazování pomocí tištěných dotazníků. Tyto dotazníky byly příležitostně rozdávány lidem, kteří patří do cílové skupiny převážně pak v Libereckém a Středočeském kraji. Tištěné dotazníky měly shodný obsah s dotazníkem internetovým.

Data výzkumu

Termín šetření:	09. 03. 2011 - 15. 04. 2011
Délka výzkumu:	37 dní
Počet respondentů:	26

Zdroje respondentů

Respondenti byli oslovováni z řad motocyklové komunity, jednalo se především o přátele a známé autora výzkumu, kteří jej doporučovali dále. Účinnější by zřejmě bylo oslovit respondenty na některé z mnohých akcí s motocyklovou tematikou, avšak termín výzkumu této skutečnosti nepřál, protože motocyklová sezóna v danou dobu ještě nezačala.

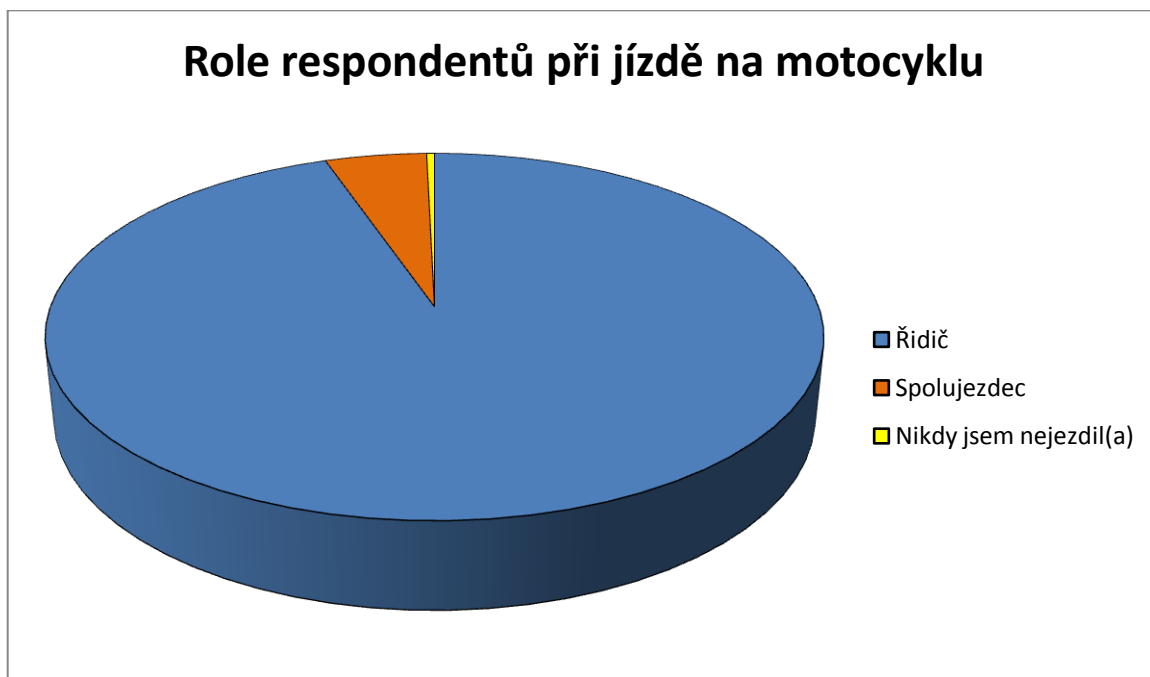
Forma výsledků výzkumu

Po ukončení výzkumu byly dotazníky zpracovány do elektronické formy a následně vyhodnoceny shodným způsobem s internetovou verzí výzkumu.

4.3 Vyhodnocení otázek

Na motocyklu jezdíte nejčastěji

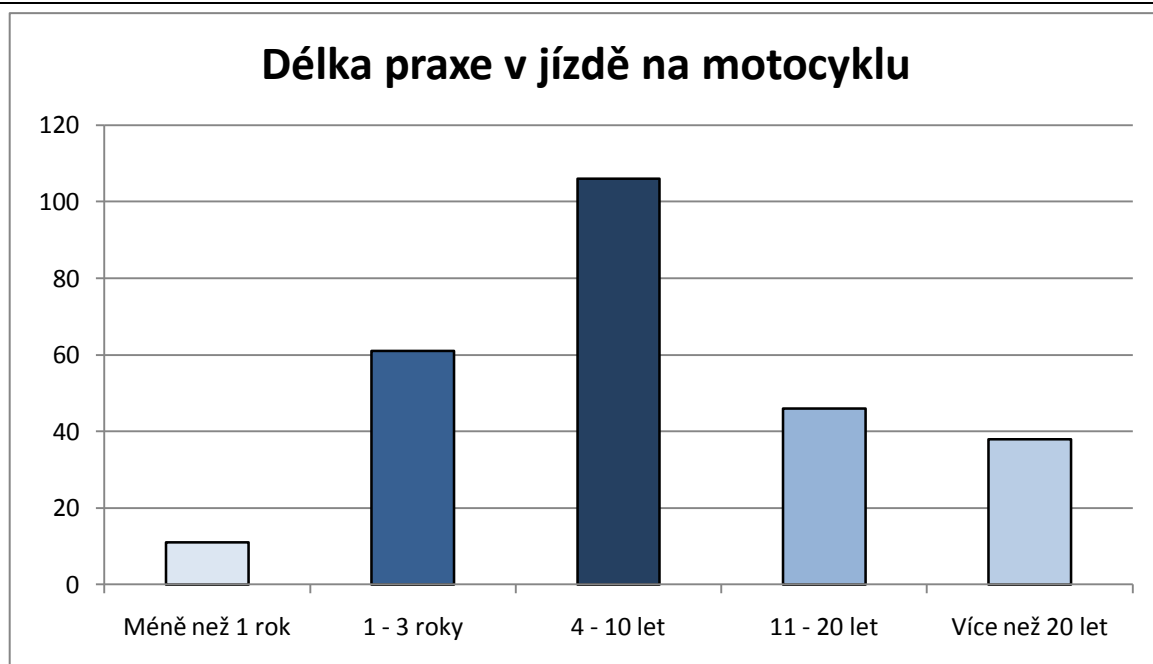
Výzkum byl realizován pro všechny motocyklisty, tedy i pro spolujezdce. Účelem otázky bylo zjistit, v jaké roli se respondent nachází nejčastěji. Jak je patrné z grafu č. 1, naprostá většina z respondentů byli řidiči v zastoupení 95%, dalších 5% byli spolujezdci. Jeden respondent uvedl, že na motocyklu nejezdil nikdy, z dalších otázek byl tedy vyřazen.



Graf 1: Role respondentů při jízdě na motocyklu

Praxe v jízdě na motocyklu (i jako spolujezdec)

Nejvíce respondentů mělo praxi v rozmezí 4 - 10 let, oproti tomu nejmenší skupinou respondentů byli ti, kteří jezdí na motocyklu méně než 1 rok, avšak tato skupina oproti ostatním skupinám pokrývá pouze 1 rok praxe, proto ji lze ve výsledku považovat za poměrně dosti zastoupenou. Tomuto výsledku odpovídá i fakt, že na motocyklech jezdí především mladší lidé, kteří nemohou mít příliš dlouhou dobu praxe. Motocyklisté s praxí do 10 let, kteří tvoří první tři položky v grafu č. 2, jsou zastoupeni ze 68% a tvoří tak podstatnou většinu respondentů.



Graf 2: Praxe v jízdě na motocyklu (i jako spolujezdec)

Jak moc je motocyklové oblečení při jízdě potřeba?

Cílem otázky bylo zjistit, jakou cítí motocyklisté potřebu jezdit v motocyklovém oblečení.

Naprostá většina motocyklistů cítí potřebu při jízdě používat motocyklové oblečení. Bez něj na motocyklu nevyjede 65% respondentů a dalších 31% v motocyklovém oblečení jezdí, avšak jej nepoužívá vždy. V grafu č. 3 je také patné to, že bez motocyklového oblečení jezdí pouhá 4% dotazovaných motocyklistů.



Graf 3: Jak moc je motocyklové oblečení při jízdě potřeba?

Označte podle důležitosti následující důvody k používání motocyklového oblečení

Respondenti byli vyzváni k tomu, aby oznámkovali důležitost důvodů k používání motocyklového oblečení. Z následujícího tabulky č. 2 vyplývá, že z těchto vlastností upřednostňují především bezpečnost a poté i komfort. Nejméně jim pak záleží na vzhledu oděvu.

Tabulka 2: Důležitost důvodů k používání motocyklového oblečení

Podotázka	Průměr	Rozptyl
Bezpečnost	4,669	0,787
Komfort při jízdě	4,114	0,886
Praktičnost	3,751	1,127
Vzhled (image)	2,962	1,125

Označte důležitost parametrů, podle kterých byste oblečení vybírali

Z tabulky č. 3 vyplývá, že respondenti upřednostňují převážně pocit bezpečí a míru pohodlí. Naopak nejméně důležitá je pro ně značka výrobce.

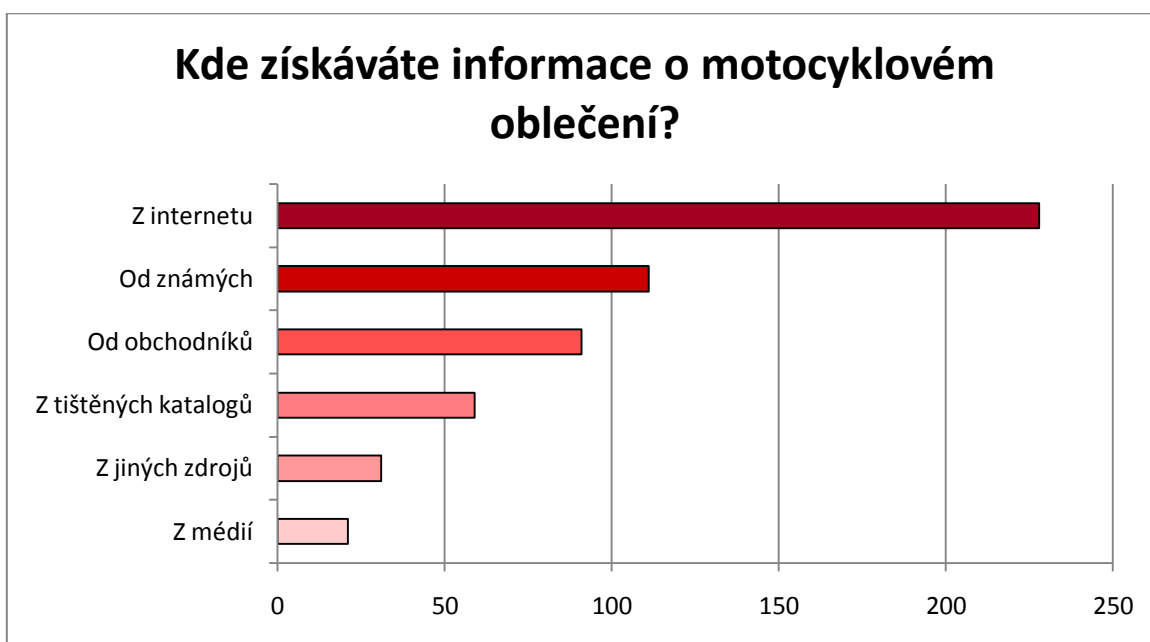
Tabulka 3: Důležitost parametrů, podle kterých respondenti oblečení vybírali

Podotázka	Průměr	Rozptyl
Pocit bezpečí	4,479	0,922
Míra pohodlí	4,163	0,832
Výše ceny	3,506	1,007
Pěkný vzhled	3,468	0,815
Nenáročnost údržby	3,065	1,030
Značka výrobce	2,852	1,165

Kde získáváte informace o motocyklovém oblečení?

Snad každý motocyklista před zakoupením motocyklového oblečení shání o tomto zboží reference. Rozhoduje se, jaké zakoupí zboží, v jaké cenové relaci a zpravidla zjišťuje také z různých zdrojů názor ostatních motocyklistů. Prostřednictvím této otázky bylo zjištěno, z jakých zdrojů motocyklisté nejčastěji tyto informace čerpají. U této otázky měli respondenti možnost označit více odpovědí, bylo však nutné označit alespoň jednu.

Z uvedeného grafu č. 4 vyplývá, že nejčastěji motocyklisté získávají informace z internetu. Tento zdroj zvolilo 87% respondentů.



Graf 4: Kde získáváte informace o motocyklovém oblečení?

Plánujete v dohledné době nákup nějakého motocyklového oblečení?

Cílem otázky bylo zjistit, zda mají motocyklisté potřebu nakupovat motocyklové oblečení. 44% procent respondentů uvedlo, že neplánují v dohledné době nákup motocyklového oblečení, dalších 42% uvedlo, že nákup motocyklového oblečení plánují. Vzhledem k dalšímu grafu č. 5 lze soudit, že čeští motocyklisté jsou z velké části již dostatečně vybaveni, avšak velké procento z nich plánuje další nákup motocyklového oblečení.

U této otázky byla respondentům nabízena i úniková odpověď „Nevím“. Tuto možnost zvolilo nezanedbatelných 14% respondentů. Lze tedy konstatovat, že tito

respondenti o nákupu motocyklového oblečení nebo nějaké jeho části uvažují, avšak v nákupu jim brání nějaké důvody (např. nejasná ekonomická situace, nejistota v pokračování ježdění na motocyklu apod.).



Graf 5: Plánujete v dohledné době nákup nějakého motocyklového oblečení?

Zaškrtněte, které oblečení vlastníte

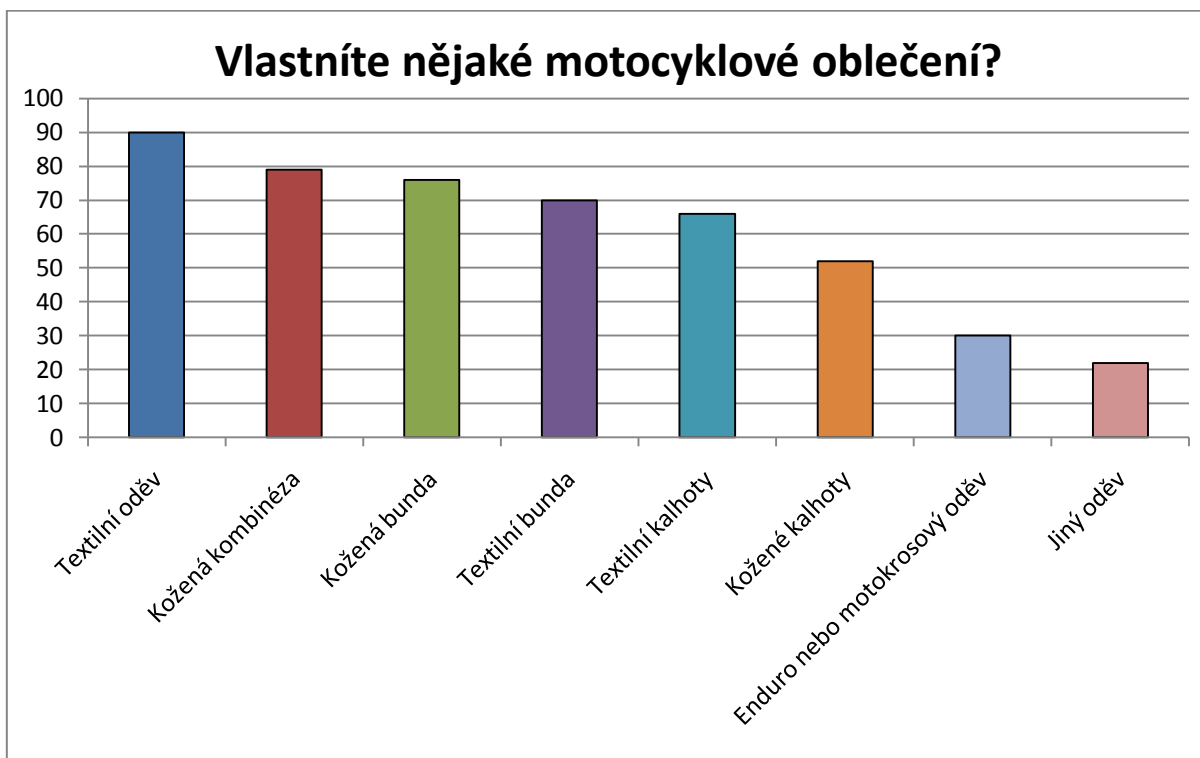
Respondenti měli možnost zaškrtnout jeden či více oděvů, které vlastní. Bylo tak zjištěno, které oblečení a v jaké míře je mezi českými motocyklisty užíváno.

S tímto tématem souvisí i často zmiňovaná otázka, která se objevuje na motocyklových diskuzích „*Kůže nebo textil?*“. Pravdou je, že tato otázka v motocyklové komunitě vzbuzuje poměrně dost emocí a není na ní jednoznačná odpověď, neboť motocyklové oblečení je nutné kupovat s ohledem na jeho plánované použití. Ideální kombinací je tak zřejmě pořízení kožené dvoudílné kombinézy a zároveň i kompletního textilního oděvu. Z této varianty výběru lze pak vytvořit veškeré kombinace tím, že lze použít každá z částí oděvu samostatně, avšak málokdy lze k sobě oděv kombinace kůže + textil sepnout. Tento fakt má však v případě použití nežádoucí důsledky v podobě snížené bezpečnosti oděvu a motivace k použití této kombinace nemá příliš velký smysl.

U tohoto dotazu bylo zvoleno záměrně více možností, které byly zdánlivě zdvojené. Například textilní motocyklový oděv se skládá z textilních motocyklových kalhot a textilní motocyklové bundy. Oba tyto díly oblečení jsou uvedeny i samostatně, protože se tak i

nakupují. Pokud si však spotřebitel koupí oba tyto díly vyrobené jedním výrobcem v jedné výrobní řadě, lze je zpravidla snadno vzájemně sepnout a vznikne tak jeden celistvý oděv, který tvořil jednu z možností výzkumu. U koženého motocyklového oděvu je situace téměř stejná, výjimku tvoří pouze kožené jednoduché kombinézy, které rozdělit na kalhoty a bundu nelze.

Jak je z grafu č. 6 patrné, nejvíce respondentů vlastní kompletní textilní oděv a hned za ním následuje kožená kombinéza.



Graf 6: Vlastníte nějaké motocyklové oblečení?

Označte, jak Vám Vaše oblečení respondentům vyhovuje

V tomto dotazu měli respondenti za úkol označkovat na stupnici od 1 do 5, nakolik jsou spokojeni s uvedenými vlastnostmi v případě svého motocyklového oblečení. Dle poměrně vysokých známek v tabulce č. 4 v celém spektru vlastností lze konstatovat, že jsou poměrně dost spokojeni, nejvíce pak s pocitem bezpečí a s kvalitou zpracování.

Z tohoto výsledku lze usoudit, že čeští motocyklisté kladou velký důraz na výběr motocyklového oblečení, se kterým jsou během jeho používání víceméně spokojeni.

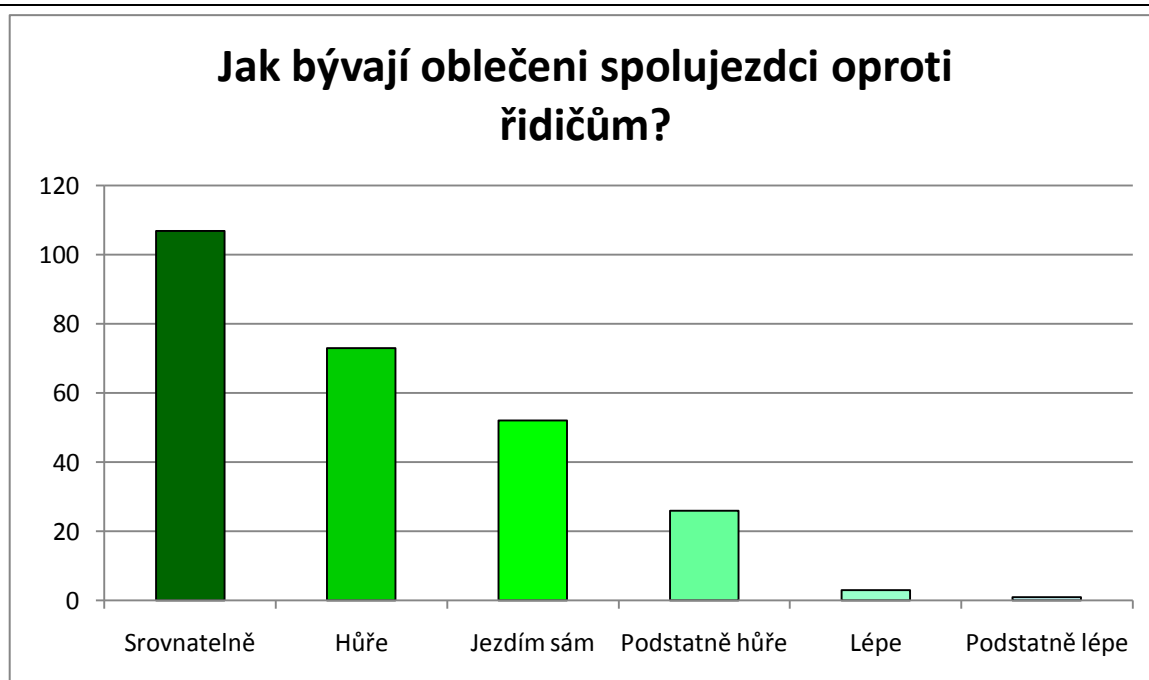
Tabulka 4: Jak oblečení respondentům vyhovuje?

Podotázka	Průměr	Rozptyl
Pocit bezpečí	4,053	1,162
Kvalita zpracování	3,985	1,111
Pohodlí	3,794	1,107
Náročnost údržby	3,775	1,202
Vzhled	3,725	1,212
Cena	3,702	1,206

Při jízdě se spolujezdcem bývá obvykle spolujezdec oproti řidiči ve Vašem případě oblečen

Motocykly bývají velice často produkovány ve dvoumístném provedení. Výjimky tvoří pouze mopedy a sportovní speciály. Je však poměrně dost motocyklistů, kteří z různých dalších důvodů ani nechtějí jezdit se spolujezdcem. Při jízdě se spolujezdcem se radikálně změnila hmotnost a těžiště, s čímž souvisí i delší brzdová dráha a naprosto odlišné chování motocyklu (dynamika, způsob průjezdu zatáček apod.). Dalším důvodem často bývá i pocit zodpovědnosti za spolujezdce.

Největší procento respondentů (41%) uvádí, že spolujezdec bývá oblečen srovnatelně s řidičem motocyklu. 38% respondentů uvedlo, že spolujezdec bývá oblečen při jízdě na motocyklu hůře, z toho 11% uvedlo, že dokonce podstatně hůře. Pouhým jedním a půl procentem jsou zastoupeni respondenti, kteří uvedli, že spolujezdec bývá zpravidla oblečen lépe než řidič. 20 % respondentů uvedlo, že nikdy nejedí se spolujezdcem. Výsledky jsou prezentovány v grafu č. 7.



Graf 7: Jak bývají oblečení spolujezdci oproti řidičům?

Uved'te jednoho nebo několik výrobců motocyklového oblečení, s jehož výrobky máte kladnou zkušenost

Otázka byla koncipována jako otevřená a nepovinná, do formulářového pole mohli respondenti uvést text dle svého uvážení.

Celkem bylo uvedeno 400 výrazů, některé však nedávaly smysl, proto byly vyřazeny. Vyřazeny byly také značky, které se motocyklovým oblečením nezabývají, jednalo se především o výrobce obuvi, přileb a například i motocyklových brýlí. Mezi značky, které respondenti vypisovali, nejčastěji patřily PSí Hubík se 49 respondenty, 4SR (For Street Racing) s 35 respondenty a Nazran s 23 respondenty. V tabulce č. 5 je uvedeno 20 značek s nejvyššími četnostmi.

V odpovědích se vyskytla i odpověď „Padana (dnes MBW)“, která byla zpracována jako Padana. Tato dezinformace je mezi motocyklisty poměrně rozšířena, tyto dvě firmy však nemají nic společného¹.

¹ Vysvětlení této situace zástupcem firmy Padana je k dispozici na:
<http://www.padana.cz/PADANA-prohlaseni.pdf>.

Tabulka 5: Uved'te jednoho nebo několik výrobců motocyklového oblečení, s jehož výrobky máte kladnou zkušenost

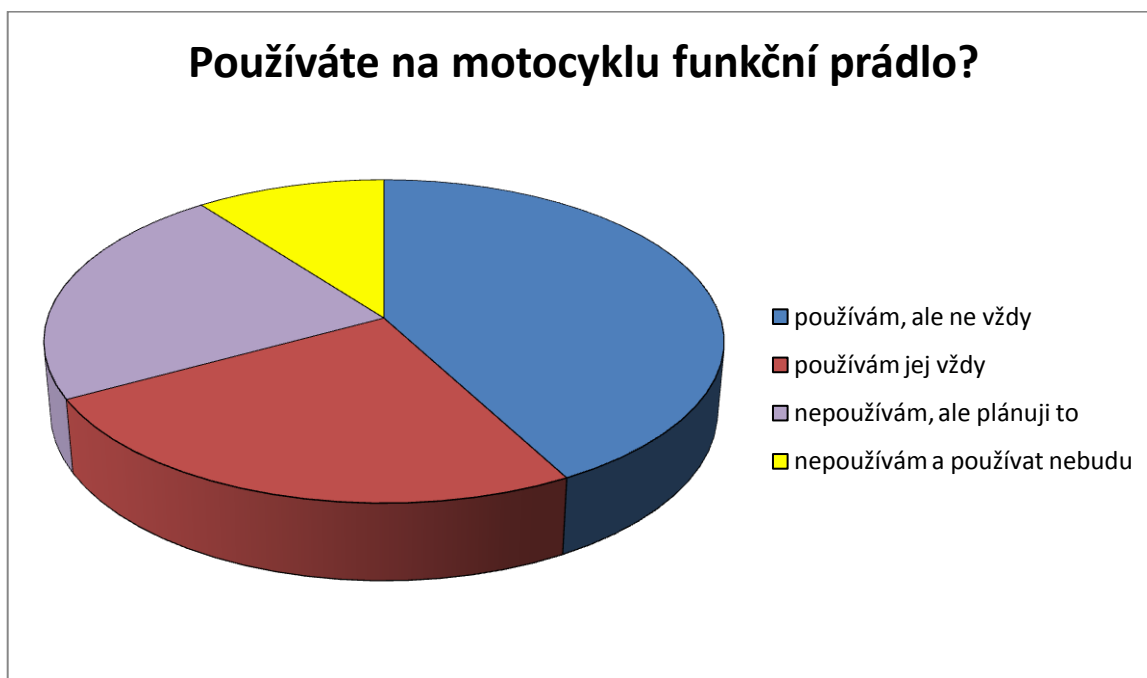
Značka	Počet výskytů
Psi	52
4SR	37
Nazran	24
Padana	20
Alpinestars	20
MBW	19
Dainese	16
Ixon	11
Fox	11
Probiker	8
Lookwell	7
Halvarssons	5
Acerbis	5
Büse	5
Vanucci	5
Rockway	4
Geneze	4
Nerve	4
Brixton	4
Suomy	4

Používáte na motocyklu funkční prádlo (termoprádlo)?

Tato otázka měla za úkol zjistit, zda čeští motocyklisté používají funkční prádlo, jak často jej používají a pokud ne, zda plánují jeho nákup. Otázka byla povinná.

Nejvíce respondentů uvedlo, že jej používá, ale ne vždy (42%), dalších 25% uvedlo, že jej používají vždy. Oproti tomu 23% respondentů uvedlo, že žádné funkční prádlo nepoužívá, ale plánuje to a 10% motocyklistů uvádí, že jej nepoužívají a používat nebudou. Jeden jediný respondent využil odpověď „Nevím, o co se jedná“. Lze tedy

předpokládat, že povědomí o těchto výrobcích je v motocyklové komunitě poměrně na dobré úrovni a naprostá většina motocyklistů ví, o co se jedná.



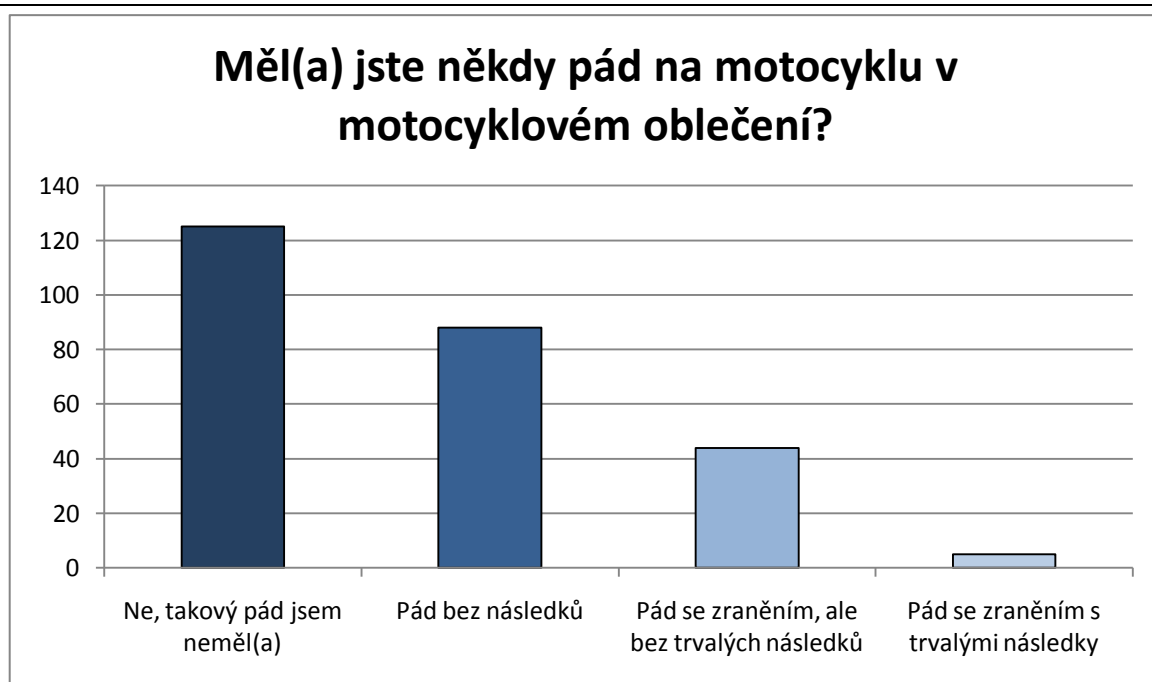
Graf 8: Používáte na motocyklu funkční prádlo?

Měl(a) jste někdy pád na motocyklu v motocyklovém oblečení?

Tato otázka měla za cíl zjistit, zda mají respondenti nějakou zkušenost s pádem na motocyklu v motocyklovém oblečení. Otázka byla povinná a rozvětvlující. Pokud totiž respondent odpověděl, že takovou zkušenost nemá, následující otázku v elektronickém dotazníku umístěnému na internetu neměl možnost vyplnit, respondent v tištěném dotazníku měl za úkol následující dotaz přeskočit. Hodnocení zkušenosti, kterou respondent nemá, by totiž nedávalo smysl.

Celkem 52% respondentů uvedlo, že pád v motocyklovém oblečení již absolvovalo, z toho 19% uvádí, že pád skončil úrazem. Zbýlých 48% respondentů takový pád nikdy neabsolvovalo.

Z pochopitelných důvodů nemohou být v grafu č. 9 zahrnuty smrtelné úrazy. Pokud by bylo potřeba zjišťovat informace o této kategorii úrazů, musela by otázka být položena jinak (např. dotazem na respondentovo okolí).



Graf 9: Měl(a) jste někdy pád na motocyklu v motocyklovém oblečení?

Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?

Tato otázka velice úzce souvisela s otázkou předchozí. Respondenti na ni odpovídali pouze v tom případě, že měli nějakou zkušenost s pádem na motocyklu v motocyklovém oblečení. Cílem tohoto dotazu bylo zjistit, zda měl pád na motocyklu nějaký důsledek ve změně jejich názoru na motocyklové oblečení.

Největší počet respondentů (61%) uvedlo, že tento pád na jejich názor neměl vliv, dalších 38% respondentů, kteří měli pád v motocyklovém oblečení, uvádí, že tento incident jejich názor na tyto výrobky zlepšil a pouhé 1% respondentů tvrdí, že tato zkušenost jejich názor na motocyklové oblečení zhoršila. Únikovou odpověď „nevím“ v tomto případě nezvolil nikdo, proto není v grafu č. 10 zobrazena.



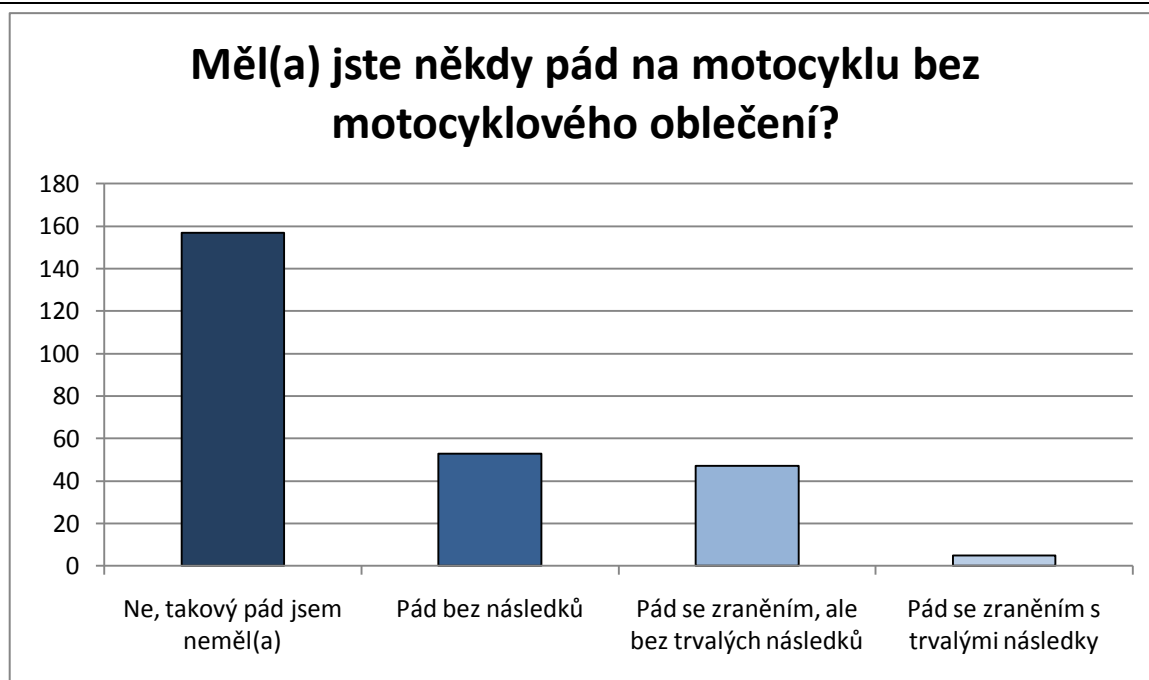
Graf 10: Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?

Měl(a) jste někdy pád na motocyklu bez motocyklového oblečení?

Otázka byla koncipována totožně s předchozí otázkou, avšak tentokrát byli respondenti dotázáni na pád bez motocyklového oblečení. Otázka byla opět povinná a rozvětvlující. Pokud respondent odpověděl, že takovou zkušenost nemá, následující otázku v elektronickém dotazníku umístěnému na internetu, neměl možnost vyplnit, respondent v tištěném dotazníku měl za úkol následující dotaz přeskočit. Hodnocení zkušenosti, kterou respondent nemá, by nedávalo smysl.

S touto zkušeností se setkala 40% respondentů, z nichž polovina měla pád se zraněním.

Z výsledků lze odvodit, že poměrně dost motocyklistů motocyklové oblečení při jízdě nosí, protože 60% respondentů odpovědělo, že tuto zkušenost nemá, což je dobře patrné v grafu č. 11.



Graf 11: Měl(a) jste někdy pád na motocyklu bez motocyklového oblečení?

Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?

Tato otázka opět velice úzce souvisela s otázkou předchozí. Respondenti na ni odpovídali pouze v tom případě, že měli nějakou zkušenost s pádem na motocyklu bez motocyklového oblečení. Cílem tohoto dotazu bylo zjistit, zda měl pád na motocyklu nějaký důsledek ve změně jejich názoru na motocyklové oblečení.

Jak je patrné z grafu č. 12, nadpolovičních 54% respondentů uvedlo, že pád na motocyklu bez motocyklového oblečení jejich názor vylepšilo, dalších 40% uvedlo, že se tím jejich názor nezměnil a 1% uvedlo, že to jejich názor zhoršilo. Únikovou odpověď „Nevím“ v tomto případě zvolilo 5% respondentů.



Graf 12: Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?

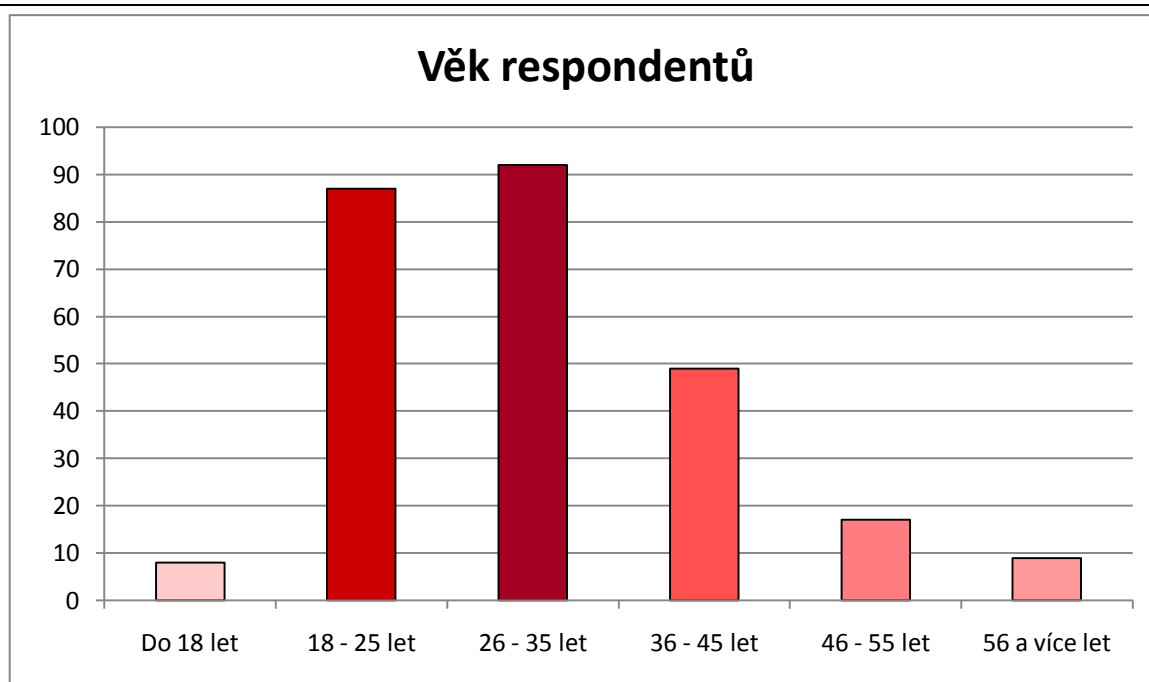
Jste

Účelem otázky bylo zjistit poměr respondentů mezi muži a ženami. Poměr respondentů je 87% mužů a 13% žen.

Váš věk

Cílem otázky bylo zjistit věkovou skladbu respondentů. Věk byl rozdělen do šesti věkových kategorií, kde první z nich byla pro respondenty do 18 let, další kategorie byla od 18 let do 25 let a následně byly odstupňovány po deseti letech až do věku 55 let. Poslední kategorií bylo 56 let a více.

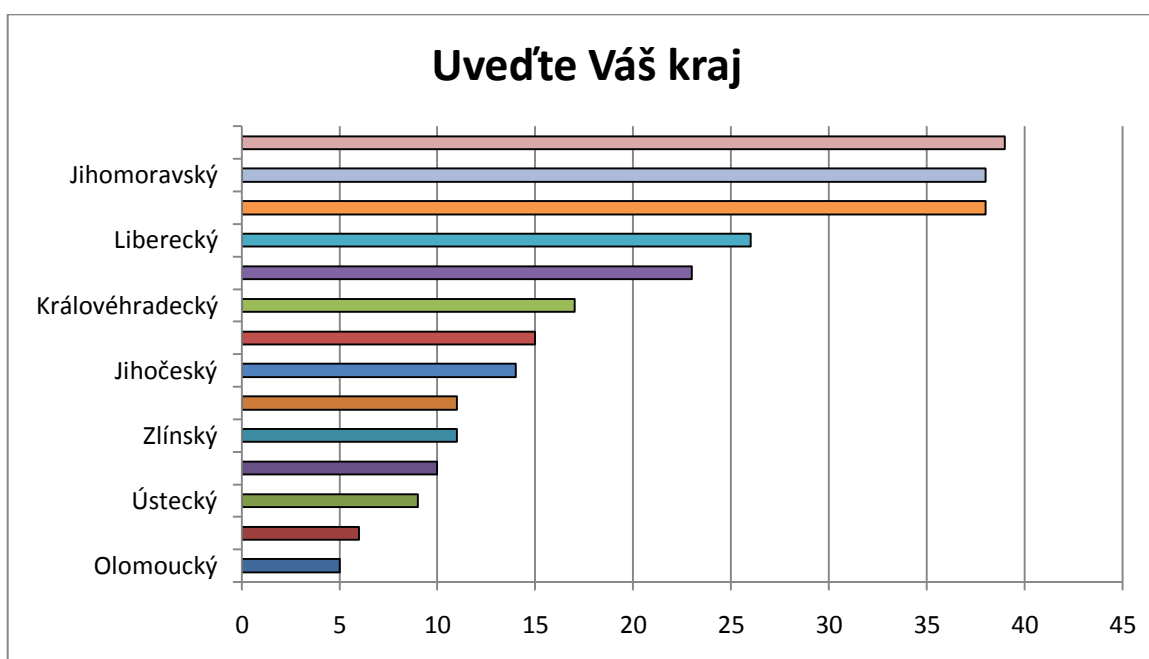
Jak graf č. 13 znázorňuje, nejvyšší procento respondentů obsahovala věková kategorie 26 – 35 let, kterou tvořilo 35% respondentů. Další v pořadí počtu respondentů byla kategorie lidí ve věku 18 – 25 let s 33%. Poměrně dosti zastoupenou byla i kategorie 36 – 45 let s 19%. Naopak nejméně zastoupenou věkovou kategorií ve výzkumu byla skupina respondentů ve věku do 18 let.



Graf 13: Váš věk

Uveďte Váš kraj

Prostřednictvím této otázky bylo zjištěno složení respondentů z geografického hlediska. Nejvyšší počet respondentů (15%) bylo z Hlavního města Prahy, Jihomoravského kraje (14,5%) a Libereckého kraje (14,5%), nejmenší počet je naopak z Olomouckého (2,5%) a Plzeňského kraje (2%). V grafu č. 14 jsou výsledky srovnány dle počtu respondentů.

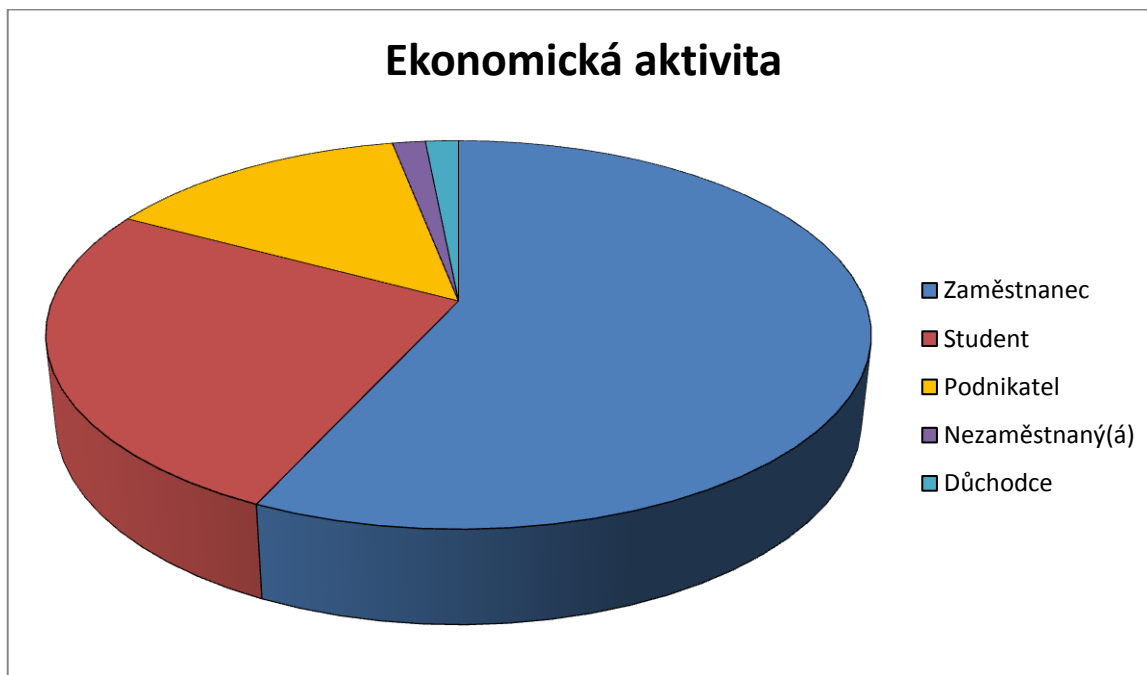


Graf 14: Uveďte Váš kraj

Jaká je Vaše ekonomická aktivita?

Otázka měla za úkol zjistit složení respondentů z hlediska ekonomické aktivity.

Nejvíce respondentů bylo z řad zaměstnanců (57%), následovali studenti s 26%, podnikatelů či živnostníků bylo 14%, dále byli mezi respondenty 1,5% nezaměstnaných a 1,5% důchodců. Výsledky uvedené v grafu č. 15 korespondují s věkem respondentů, který je uveden v grafu č. 13.



Graf 15: Jaká je Vaše ekonomická aktivita?

Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

V této otázce bylo zjištěno nejvyšší dosažené vzdělání respondentů.

Výsledky zobrazené v grafu č. 16 znázorňují, že poloviční procento respondentů (50%) uvedlo středoškolské vzdělání s maturitou, 16% respondentů bylo z řad vysokoškoláků, 14% respondentů bylo vyučeno v učebním oboru bez maturity, 9% uvedlo bakalářské vzdělání. Vyšší odbornou školu vystudovalo 6% respondentů, základní vzdělání měly 3% respondentů a doktorský či jiný vyšší titul uvedly 2%.

Je potřeba také počítat s tím, že některé věkové kategorie (zejména pak kategorie do 18 let) doposud nedosáhly konečného vzdělání, což dokazuje vysoký podíl studentů z předchozí otázky ohledně ekonomické aktivity (viz graf č. 15).



Graf 16: Jaká je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

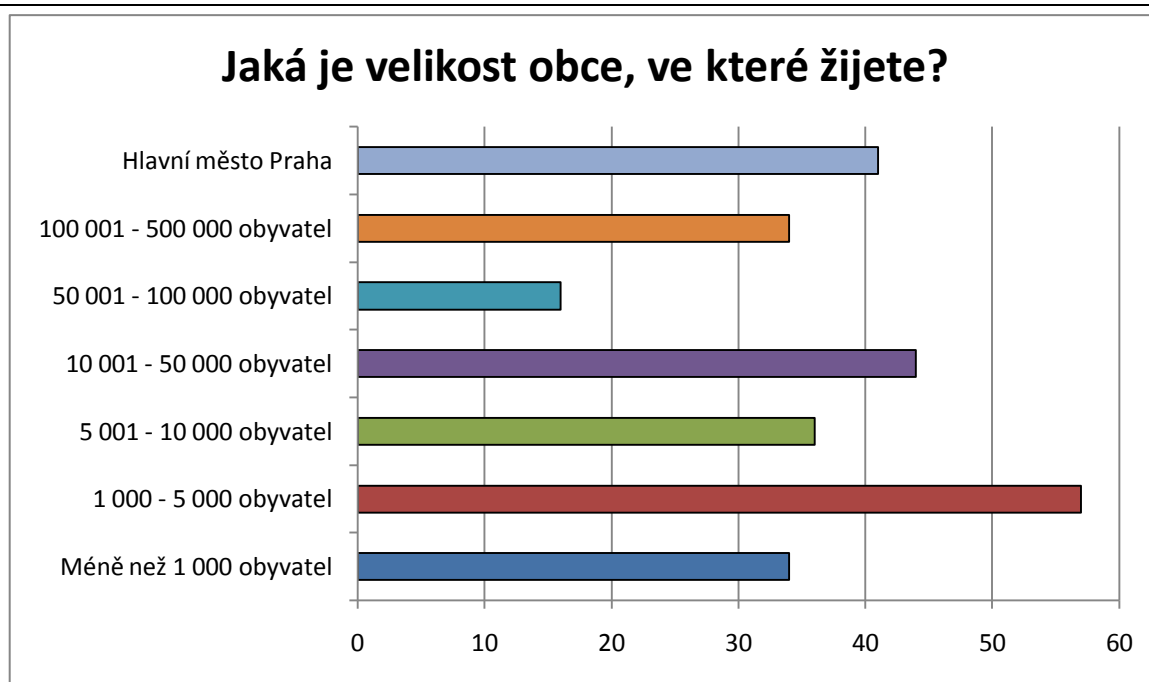
Jaká je velikost obce, ve které žijete?

Závěrečná otázka dotazníku, kde bylo zjištěno, v jak velké obci respondent žije. Rozhodujícím kritériem tu bylo množství obyvatel.

Nejvíce respondentů (22%) uvádí, že žijí v obci s 1000 – 5000 obyvateli, 17% uvádí, že žije v obci s 10001 – 50000 obyvateli, 16% respondentů je z Prahy.

Zde je potřeba zdůraznit jeden nesoulad, kdy v této otázce uvedl 41 respondent Hlavní město Prahu, avšak v krajích je uvedeno pouze 40 pražských respondentů (graf č. 14). Vysvětlení by mohlo být například takové, že respondent sice žije v Praze, ale toto město za svůj domov nepovažuje.

Výsledky v grafu č. 17 jsou pro lepší přehlednost seřazeny dle počtu obyvatel obcí.



Graf 17: Jaká je velikost obce, ve které žijete?

4.4 Rozdíly mezi způsoby dotazování

Jak už bylo uvedeno, dotazování probíhalo dvěma způsoby – elektronicky prostřednictvím internetu a písemně prostřednictvím tištěného formuláře (příloha č. 1). Rozdíly mezi těmito způsoby byly patrné v několika oblastech:

Získání respondentů

Prostřednictvím služby www.vyplnto.cz byl dotazník po zveřejnění odkazu na serveru www.motorkari.cz vyplněn během pěti dnů 234x. Tištěný dotazník byl za období jednoho kalendářního měsíce vyplněn pouze 26x. Lze tedy konstatovat, že internetová verze výzkumu zde byla mnohem více účinná a písemná verze dotazníku by sama o sobě neměla dostatečnou vypovídací hodnotu.

Důvodem k malé účinnosti písemného dotazníku bylo rozpoznání člena cílové skupiny, muselo tedy jít pouze o lidi, které autor výzkumu osobně znal, případně o známé jeho známých. Šlo tedy o řetězový výběr. Dalším faktorem, který se na této skutečnosti podílel, byla roční doba, kdy motocyklisté nejezdí, tudíž je nelze rozpoznat.

Skladba respondentů

Z geografického hlediska byla skladba respondentů velice rozdílná. Internetová část výzkumu dokázala zabrat celou Českou Republiku, zatímco dotazníky v písemné podobě

byly omezeny na Liberecký a Středočeský Kraj – konkrétně to byly okresy Česká Lípa, Kolín, Nymburk a Liberec. Lze tedy usoudit, že v tomto případě byl výzkum z geografického hlediska lépe cílený do užších oblastí.

Ostatní parametry skladby respondentů zůstaly přibližně na stejné nebo srovnatelné úrovni (věk, vzdělání apod.).

Stavba dotazníku

I přesto, že otázky v obou verzích dotazníků byly shodné, je nutné konstatovat, že dotazníky, které byly respondentům nabídnuty prostřednictvím internetu, měly mnohem více možností než dotazníky tištěné. Jde zejména o možnosti větvení dotazníku, vytváření podmínek apod. Pokud tedy respondent v internetové verzi dotazníku odpoví určitým způsobem, následující otázka mu tak nemusí být vůbec zobrazena. Oproti tomu v písemné verzi dotazníku má respondent instrukci v takovém případě následující (nebo několik následujících) otázek přeskočit. Tento fakt ztěžuje a prodlužuje dobu vyplňování dotazníku.

Vyhodnocení výzkumu

Dalším důležitým rozdílem je zpracování výsledků výzkumu.

V elektronické verzi jsou po ukončení dotazování organizátorovi výzkumu nabídnuta elektronická data ve formě surových dat zpracovaných do podoby tabulky, případně jsou rovnou zpracovány i tabulky četností, zprůměrovaná data, rozptyl apod. Z těchto dat lze tedy rovnou i vycházet. Navíc zde nechybí ani možnost filtrace, další zpracování je tedy velmi snadné.

Oproti tomu je u písemné verze průzkumu nutné dotazníky jeden po druhém zkonvertovat do elektronické podoby, čímž vzniknou surová data. I tato data je potřeba nadále zpracovat do podoby, kdy je lze interpretovat, což může být velmi pracné.

5 ZÁVĚR

V marketingovém výzkumu, který se zabýval motocyklovým oblečením napříč všemi kategoriemi motocyklů, bylo zjištěno, že byly potvrzeny všechny tři hypotézy.

Motocyklisté v naprosté většině motocyklové oblečení používají, potřebu jeho nošení při jízdě si velmi dobře uvědomují, avšak stále je mezi nimi malé procento jedinců, kteří z nějakých důvodů tuto potřebu necítí. Rezervy ve správném oblékání při jízdě na motocyklu však mají hlavně spolujezdcí, kteří jsou za jízdy vystaveni srovnatelným rizikům jako řidiči.

Motocyklisté jsou velmi dobře informováni o možnostech, které ohledně motocyklového oblečení mají. Výběru tohoto zboží věnují velkou pozornost. Téma motocyklového oblečení tuto komunitu velmi zajímá a vedou se o něm rozsáhlé diskuze. Informace o tomto zboží nalézají nejčastěji prostřednictvím internetu. Nejdůležitější vlastností motocyklového oblečení je pro motocyklisty bezpečnost následovaná komfortem.

Rozdíl ve výsledcích obou použitých forem marketingového výzkumu není příliš velký, písemný výzkum v podstatě kopíruje výsledky výzkumu internetového, avšak nalezení cílové skupiny respondentů pro tuto formu výzkumu je velmi náročné zejména při jeho průběhu mimo motocyklovou sezónu. Toto bylo také důvodem, proč je respondentů v písemné formě marketingového výzkumu velmi málo. Z této skutečnosti tedy vyplývá fakt, že lepších výsledků by bylo dosaženo dotazováním respondentů v letním období, kdy jsou motocyklisté aktivní a lze je tak lépe identifikovat. Důležité je také zmínit rozdíl obou forem výzkumů z geografického hlediska, kdy je možné prostřednictvím písemné formy lépe zacílit oblast, ze které jsou pak informace nejvíce relevantní. U internetové formy jsou tyto možnosti omezené, lze je řešit pouze selekcí respondentů na základě jimi uvedeného bydliště, případně oslovením skupin motocyklistů působících v určitém regionu. Takové skupiny však bývají zpravidla zaměřeny na jednu kategorii motocyklů, proto by výsledky takového výzkumu nemusely být relevantní.

I přes všechny snahy firem, které se zabývají konstrukcí a výrobou motocyklového oblečení, je z hlediska bezpečnosti nejdůležitějším faktorem především dodržování bezpečné jízdy na motocyklu. Výrobci sice neustále hledají nové možnosti ochrany motocyklového jezdce, avšak při velmi vysokých výkonech a tím i rychlostech dnešních

motocyklů, jsou prozatím tyto jejich možnosti omezené. Do budoucna však jistě bude velmi zajímavé sledovat trendy a neustále pokračující vývoj odívání motocyklistů.

6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Česko. ZÁKON ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů : zákon o silničním provozu. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, 98, 361, s. 5. Dostupný také z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C33E38FC-A12A-46B8-9E89-841136D385FE/0/MicrosoftWord361.pdf>>. ISSN 1211-1244.
- [2] DUCHÁČEK, J. Jak koupit helmu?. *Motorkari.cz* [online]. 22.08.2001, 22, [cit. 2011-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/jak-koupit-helmu--22.html>>.
- [3] FAUS, Pavel; OLŠAN, Miroslav. *Motoškola : Technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Vyd. 1. Praha : Computer Press, 2009. 164 s. ISBN 978-80-251-1952-5.
- [4] FORET, Miroslav. *Marketingový průzkum : Poznáváme svoje zákazníky* . Vyd. 1. Praha : Computer Press, 2009. 122 s. ISBN 978-80-251-2183-2.
- [5] *Funkční Prádlo.net : Termoprádlo a vše o něm* [online]. 2009 [cit. 2011-05-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.funkcnipradlo.net/>>.
- [6] *MBW : Oblékáme Motorkáře.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-05-09]. Motooblečení - materiály, údržba. Dostupné z WWW: <http://www.m-b-w.cz/page/materialy_-udrzba/2>.
- [7] Motocykl. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 12.1.2005, last modified on 28. 1. 2007 [cit. 2011-05-06]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Motocykl>>.
- [8] *MOTO JOMAX : Vše Pro Motorkáře* [online]. 2010 [cit. 2011-05-09]. Moto oblečení. Dostupné z WWW: <<http://www.motojomax.cz/moto-obleceni>>.
- [9] *Motokros* [online]. 2009 [cit. 2011-05-06]. Chrániče a oblečení. Dostupné z WWW: <<http://www.moto-cross.wbs.cz/Chranice-a-obleceni-.html>>.
- [10] *ROCKWAY : Motooblečení na cestování* [online]. 2010 [cit. 2011-05-09]. ROCKWAY - materiály pro moto oblečení. Dostupné z WWW: <<http://www.rockway.eu/de/materialy-obleceni.html>>.

7 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Motocyklová kombinéza PSI RACING FORCE	15
Obrázek 2: Motocyklová textilní bunda 4SR RTX 01.....	16
Obrázek 3: Motocyklové kalhoty 4SR JEANS	18
Obrázek 4: Ukázka testování produktu Dainese D-Air Racing.....	19

8 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Velikosti motocyklových přileb	20
Tabulka 2: Důležitost důvodů k používání motocyklového oblečení.....	34
Tabulka 3: Důležitost parametrů, podle kterých respondenti oblečení vybírali.....	34
Tabulka 4: Jak oblečení respondentům vyhovuje?	38
Tabulka 5: Uveďte jednoho nebo několik výrobců motocyklového oblečení, s jehož výrobky máte kladnou zkušenost.....	40

9 SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Role respondentů při jízdě na motocyklu.....	32
Graf 2: Praxe v jízdě na motocyklu (i jako spolujezdec)	33
Graf 3: Jak moc je motocyklové oblečení při jízdě potřeba?	33
Graf 4: Kde získáváte informace o motocyklovém oblečení?	35
Graf 5: Plánujete v dohledné době nákup nějakého motocyklového oblečení?	36
Graf 6: Vlastníte nějaké motocyklové oblečení?	37
Graf 7: Jak bývají oblečení spolujezdci oproti řidičům?	39
Graf 8: Používáte na motocyklu funkční prádlo?	41
Graf 9: Měl(a) jste někdy pád na motocyklu v motocyklovém oblečení?	42
Graf 10: Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?	43
Graf 11: Měl(a) jste někdy pád na motocyklu bez motocyklového oblečení?	44
Graf 12: Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?	45
Graf 13: Váš věk	46
Graf 14: Uveďte Váš kraj.....	46

Graf 15: Jaká je Vaše ekonomická aktivita?	47
Graf 16: Jaká je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?	48
Graf 17: Jaká je velikost obce, ve které žijete?	49

10 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Dotazník	56
---------------------------	----

11 PŘÍLOHY

Příloha 1: Dotazník

1. Na motocyklu jezdíte nejčastěji

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ jako řidič
☐ jako spolujezdec
☐ nikdy jsem na motocyklu nejezdil(a)

2. Praxe v jízdě na motocyklu (i jako spolujezdec)

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ méně než 1 rok
☐ 1 - 3 roky
☐ 4 - 10 let
☐ 11 - 20 let
☐ více než 20 let

3. Jak moc je motocyklové oblečení při jízdě potřeba?

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ vůbec není potřeba
☐ je užitečné, ale nejezdím v něm
☐ jezdím v něm, ale ne vždy
☐ bez něj na motocyklu nevyjedu

4. Označte podle důležitosti následující důvody k používání motocyklového oblečení (1 = nedůležité, 5 = velmi důležité)

U každé podotázky prosím zvolte odpověď v rozpětí 1-5:

	1	2	3	4	5
bezpečnost:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vzhled (image):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
komfort při jízdě:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
praktičnost:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Označte důležitost parametrů, podle kterých byste oblečení vybírali (1 = nedůležité, 5 = velmi důležité)

U každé podotázky prosím zvolte odpověď v rozpětí 1-5:

	1	2	3	4	5
pocit bezpečí:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pěkný vzhled:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
míra pohodlí:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
výše ceny:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nenáročnost údržby:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
značka výrobce:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Kde získáváte informace o motocyklovém oblečení?

Zvolte alespoň jednu možnost

- ☐ z médií (TV, rádio, tisk)
- ☐ z tištěných katalogů
- ☐ od známých
- ☐ od obchodníků s motocyklovým oblečením
- ☐ z internetu
- ☐ z jiných zdrojů

7. Plánujete v dohledné době nákup nějakého motocyklového oblečení?

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ ano
- ☐ nevím
- ☐ ne

8. Zaškrtněte, které oblečení vlastníte

Pokud si nevyberete žádnou z nabízených odpovědí, otázku přeskočte

- ☐ kožená kombinéza
- ☐ textilní oděv (kalhoty + bunda)
- ☐ kožené kalhoty samostatné
- ☐ kožená bunda samostatná
- ☐ textilní kalhoty samostatné
- ☐ textilní bunda samostatná
- ☐ enduro nebo motokrosový oděv
- ☐ jiný oděv

9. Označte, jak Vám Vaše oblečení vyhovuje (1 = vůbec nevyhovuje, 5 = velmi vyhovuje)

Pokud žádné oblečení nevlastníte, otázku přeskočte

U každé podotázky prosím zvolte odpověď v rozpětí 1-5:

	1	2	3	4	5
pocit bezpečí:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kvalita zpracování:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vzhled:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pohodlí:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
cena:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
náročnost údržby:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Při jízdě se spolujezdcem bývá obvykle spolujezdec oproti řidiči ve Vašem případě oblečen

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ podstatně hůře
- ☐ hůře
- ☐ srovnatelně
- ☐ lépe
- ☐ podstatně lépe
- ☐ nejedním nikdy se spolujezdcem

11. Uveďte jednoho nebo několik výrobců motocyklového oblečení, s jehož výrobky máte kladnou zkušenost (nepovinné)

12. Používáte na motocyklu funkční prádlo (termoprádlo)?

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ nepoužívám a používat nebudu
- ☐ nepoužívám, ale plánuji to
- ☐ používám, ale ne vždy
- ☐ používám jej vždy
- ☐ nevím, o co se jedná

13. Měl(a) jste někdy pád na motocyklu v motocyklovém oblečení?

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ pád bez následků
- ☐ pád se zraněním, ale bez trvalých následků
- ☐ pád se zraněním s trvalými následky
- ☐ ne, takový pád jsem neměl(a)

V případě, že zvolíte poslední možnost, následující otázku přeskočte

14. Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?

- ☐ změnil k horšímu
- ☐ nezměnil
- ☐ změnil k lepšímu
- ☐ nevím

15. Měl(a) jste někdy pád na motocyklu bez motocyklového oblečení?

Zvolte prosím jednu možnost

- ☐ pád bez následků
- ☐ pád se zraněním, ale bez trvalých následků
- ☐ pád se zraněním s trvalými následky
- ☐ ne, takový pád jsem neměl(a)

V případě, že zvolíte poslední možnost, následující otázku přeskočte

16. Změnil nějak tento incident Váš názor na motocyklové oblečení?

- ☐ změnil k horšímu
- ☐ nezměnil
- ☐ změnil k lepšímu
- ☐ nevím

17. Jste

- ☐ muž
- ☐ žena

18. Váš věk

- ☐ do 18 let
- ☐ 18 – 25
- ☐ 26 – 35
- ☐ 36 – 45
- ☐ 46 – 55
- ☐ 56 a více

19. Uved'te Váš kraj

- ☐ Hlavní město Praha
- ☐ Středočeský
- ☐ Jihočeský
- ☐ Plzeňský
- ☐ Ústecký
- ☐ Liberecký
- ☐ Karlovarský
- ☐ Královéhradecký
- ☐ Pardubický
- ☐ Vysočina
- ☐ Moravskoslezský
- ☐ Zlínský
- ☐ Olomoucký
- ☐ Jihomoravský

20. Jaká je Vaše ekonomická aktivita?

- ☐ student
- ☐ zaměstnanec
- ☐ podnikatel / živnostník
- ☐ mateřská / rodičovská dovolená
- ☐ důchodce / důchodkyně
- ☐ nezaměstnaný/á

21. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- ☐ bez vyučení
- ☐ vyučen(a) bez maturity
- ☐ maturita
- ☐ vyšší odborné
- ☐ bakalářské
- ☐ vysokoškolské
- ☐ doktorský či vyšší titul

22. Jaká je velikost obce, ve které žijete?

- ☐ méně než 1000 obyvatel
- ☐ 1000 - 5000 obyvatel
- ☐ 5001 - 10 000 obyvatel
- ☐ 10 001 - 50 000 obyvatel
- ☐ 50 001 - 100 000 obyvatel
- ☐ 100 001 - 500 000 obyvatel
- ☐ Praha